6496

Н. Шавровъ.

СУДОХОДСТВО И ТОРГОВЛЯ

ВЪ

южной части Каспія.

С.-Петербургъ.
Типографія Усманова, Вознесенскій пр., 47.
1912.

Н. Шавровъ.

Ш-146
65.9
Ш-14

СУДОХОДСТВО И ТОРГОВЛЯ ВЪ ЮЖНОЙ ЧАСТИ КАСПІЯ.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin
İşlər İdarəsinin
KİTABXANA-I

24336

A.Q. F.B.Q. Merkezi firqə dəsinəsi
Центр. Парт. Кабинет БК. АКП (б)

С.-Петербургъ.
Типографія Усманова, Вознесенскій пр. 47
1912.

63.3(5 Аде) + 63.3(5 Ирк) + 65.37 + 65.42

Карта Персидскаго побережья Каспійскаго моря съ показаніемъ главныхъ пунктовъ остановки судовъ.

Судоходство и торговля въ южной части Каспія.

1. Порты персидскаго побережья Каспійскаго моря.

Въ теченіе послѣдняго двадцатилѣтія торговыя сношенія Россіи съ южнымъ побережьемъ Каспійскаго моря развились въ значительной степени и между персидскими портами и нашими возникло оживленное торговое движеніе, которое вызвало къ жизни не менѣе оживленное судоходство. Событія же послѣдняго времени особенно приковываютъ вниманіе русскаго общества къ нашему сосѣду и въ частности къ той полосѣ Персіи, которая окаймляетъ Каспійское море. Эти обстоятельства побудили меня лично ознакомиться съ большей частью персидскаго побережья съ цѣлью выясненія развитія здѣсь торговли и судоходства, а также тѣхъ условій, при которыхъ послѣднему приходится работать. Результаты моихъ наблюденій я и представляю вниманію всѣхъ, кто интересуется судьбами нашего судоходства.

Персидское побережье Каспійскаго моря начинается около пограничной съ нами рѣки Астары на сѣверо-западѣ и оканчивается по рѣкѣ Атреку—нашей границѣ съ Персіей на сѣверо-востокѣ. Линія побережья простирается такимъ образомъ болѣе, чѣмъ на 400 верстъ.

Естественныя условія этой части берега Каспійскаго моря болѣе или менѣе одинаковы, за исключеніемъ небольшого участка къ сѣверу отъ Астрабадскаго залива.

Начиная отъ границы Мугани, возникаютъ Талышинскія горы, которыя направляются на югъ, проходя къ западу отъ Астары на близкомъ разстояніи отъ берега, а затѣмъ постепенно отъ него отступаютъ и, направляясь на соединеніе съ системой Эльбурскаго хребта, около Энзели отходятъ отъ берега на нѣсколько десятковъ верстъ, образуя довольно широкую, покатую къ морю равнину, а затѣмъ уже съ правой стороны рѣки Сефидъ-руда снова приближаются къ берегу и постепенно подходятъ къ нему за Шахсуваромъ, мѣстами даже срываясь прямо въ море. Далѣе онѣ снова отходятъ отъ берега моря и теряются на востокѣ, соединяясь съ отрогами Копетъ-дага.

Такимъ образомъ берегъ моря закрытъ съ запада, юго-запада и юга и открытъ дѣйствію сѣверныхъ, сѣверо-западныхъ и сѣверо-восточныхъ вѣтровъ. Равнымъ образомъ восточный берегъ открытъ дѣйствію западныхъ, а западный—дѣйствію восточныхъ вѣтровъ.

Наличность могучаго заслона съ юга придаетъ особый характеръ всей природѣ и естественнымъ условіямъ персидскаго побережья Каспійскаго моря. Горный заслонъ принимаетъ на себя приносимыя съ моря испаренія и скопляетъ ихъ въ видѣ обильныхъ осадковъ, вызывающихъ, съ одной стороны, мощное развитіе древесной растительности, а съ другой—образованіе большого числа рѣкъ, рѣчекъ и ручейковъ, которые впадаютъ въ море, вынося въ него значительное количество прѣсной воды, но сравнительно ограниченное количество твердыхъ выносовъ, что, конечно, обусловливается тѣмъ обстоятельствомъ, что огромное большинство этихъ рѣчекъ имѣютъ небольшую длину и ограниченный бассейнъ.

Эта часть персидскаго побережья въ этомъ

отношеніи аналогична той части черноморскаго побережья Кавказа, которая простирается отъ Новороссійска до Сухумскаго округа. Какъ въ той части, такъ и въ персидской, берегъ довольно рѣзко обрѣзанъ линіей, не дѣлающей искривленій, изъ которыхъ бы образовывались бухты, за исключеніемъ западнаго и восточнаго угла. Только въ устьяхъ рѣки Сефидъ-руда, которая отличается значительной величиной, наблюдается образованіе дельты, въ остальныхъ же мѣстахъ никакихъ признаковъ дельты мы не находимъ, да и указанная дельта срѣзана почти прямыми линіями берега.

Такъ же, какъ и у Черноморскаго побережья, здѣсь расположена наиболѣе глубокая часть моря, которая все ближе подходитъ на югъ къ самому берегу: уголъ ея находится какъ разъ противъ точки поворота берега на сѣверовостокъ. Если взглянуть на карту глубинъ Каспійскаго моря, то мы увидимъ, что наносы располагаются широкой полосой вдоль западнаго берега, которая сужается на юго-востокъ, а затѣмъ отъ критической точки начинаетъ быстро расширяться. Полоса рѣзко выраженнаго уменьшенія глубинъ все болѣе расширяется на сѣверъ, направляясь вдоль восточнаго берега Каспійскаго моря, и здѣсь соединяется съ той раздѣльной полосой, которая проходитъ между Апшерономъ и Карабугазскимъ заливомъ.

Нельзя не отмѣтить, какъ весьма любопытное явленіе, существованіе здѣсь двухъ обширныхъ заливовъ, симметрично расположенныхъ: Энзелійскаго—въ западномъ углу побережья, и Астрабадскаго—въ восточномъ. Первый образуется двумя косами, причемъ наиболѣе длинная направляется на западъ, а короткая на востокъ. У второго-же только одна коса, направляющаяся съ запада на востокъ.

Эти два обстоятельства довольно наглядно указываютъ направленіе нарастанія берега

и отложенія наносовъ. У Энзелійскаго залива они отлагаются преимущественно съ востока на западъ, а въ Астрабадскомъ—съ запада на востокъ.

Въ общемъ, если линія наростанія самого берега и подвигается въ море, то чрезвычайно медленно, что очевидно обусловливается тѣмъ, что мѣстныя рѣки выносятъ мало выносовъ. Образованіе широкой полосы отложеній на западѣ очевидно вызывается передвиженіемъ наносовъ съ сѣвера и, главнымъ образомъ, выносовъ рѣкъ Куры и Аракса. Образованіе еще болѣе широкой полосы на востокѣ обусловливается работой Аму-Дарьи въ прежнее время и количество отложеній, которыя здѣсь скопились, даетъ возможность судить о томъ огромномъ значеніи, которое нѣкогда имѣла въ судьбахъ Каспійскаго моря эта рѣка. Изъ сравненія восточныхъ и западныхъ отложеній можно составить себѣ представленіе, въ какой мѣрѣ работа Аму-Дарьи была обширнѣе работы рѣкъ Куры и Аракса.

Изъ персидскихъ рѣкъ, какъ указано выше, только одна—Сефидъ-рудъ—образовала дельту. Въ прежнее время эта рѣка впадала непосредственно въ Энзелійскій заливъ, а затѣмъ, по мѣрѣ образованія его восточнаго берега, все болѣе отклонялась на востокъ и сложила своими выносами обширную площадь, выдвинувшуюся въ море, образовавшую западной косой Энзелійскій заливъ и поднявшую линію южнаго берега отъ Рудесера почти прямо на сѣверъ.

Весь характеръ строенія берега указываетъ съ полной очевидностью на ту мощную работу, которая здѣсь выполняется морскимъ прибоемъ, направляемымъ сюда преобладающими здѣсь сѣверными сѣверо-западными и сѣверо-восточными вѣтрами. Эта сила прибоя не даетъ, быть можетъ, и выносамъ персидскихъ рѣкъ очень далеко располагаться въ море.

Вдоль западнаго берега направляется преобла-

дающее теченіе съ сѣвера, которое отъ Энзели идетъ на юго-востокъ, отъ Гасанъ-абада на сѣверо-востокъ, отъ Астрабадскаго же залива поднимается на сѣверъ къ острову Челекену и къ Красноводскому заливу. Это теченіе ощущается на всемъ побережьѣ на поверхности моря съ большою силою и подъ его вліяніемъ суда, стоящія на якорѣ вдоль южнаго побережья, при наличіи сильнаго сѣвернаго, сѣверо-восточнаго и восточнаго вѣтровъ и того-же направленія прибоя, поворачиваются носомъ къ этому теченію, подвергаясь дѣйствію зыби съ боку.

Особенностью всего берега является отсутствіе закрытыхъ стоянокъ—кромѣ Энзели и Астрабадскаго залива, на всемъ пространствѣ отъ Астары до Атрека суда, внѣ этихъ пунктовъ, должны останавливаться на открытыхъ рейдахъ въ сравнительно мелководной полосѣ, причемъ берегъ отъ рейда отдѣляется обыкновенно очень широкой полосой буруновъ.

Къ сказанному надо добавить, что климатъ персидскаго побережья въ общемъ мягче черноморскаго и что обиліе водъ, дѣлающее его очень сырымъ, при обиліи болотъ и заболоченныхъ мѣстностей, обусловливаетъ его лихорадочность.

Что касается его общей естественно-исторической физіономіи, то природа здѣсь составляетъ какъ бы звѣно между Кавказомъ и Индіей.

На всемъ пространствѣ отъ Ленкорани и далѣе въ Индію разводится горбатая порода скота—зебу. Сюда заходятъ и многія индійскія формы растеній и животныхъ, а изъ кавказскихъ формъ въ изобиліи встрѣчаются гледичія, пальма, дзелькова, орѣхъ и очень много другихъ растеній. Формы животнаго царства преобладаютъ общія и южному Закавказью. Населеніе же здѣсь, съ одной стороны, родственно населенію Ленкоранскаго уѣзда и адзербейжанскимъ татарамъ, а съ другой заклю-

чаетъ въ себѣ и древнихъ обитателей страны—фарсовъ.

Населеніе распредѣляется здѣсь слѣдующимъ образомъ. На каждой рѣчкѣ и ручейкѣ имѣются населенные пункты, изъ которыхъ многіе расположены у самаго берега, но большая часть находится въ одной, двухъ, трехъ верстахъ отъ берега; на берегу же ютятся только отселки, въ которыхъ живутъ тѣ, присутствіе которыхъ необходимо для торговыхъ операцій. Наиболѣе удалены отъ берега пункты, имѣющіе характеръ городовъ.

Такая группировка населенія проистекаетъ отъ того, что вся прибрежная часть, въ которой населеніе занимается въ большихъ размѣрахъ культурой риса, въ лѣтнее время жестоко страдаетъ отъ маляріи и комаровъ. Хотя населеніе въ значительной степени и привыкло къ климату, но и оно не въ состояніи его выдержать, и всѣ, кто можетъ, перекочевываетъ въ горы на жаркое лѣтнее время. Поэтому въ лѣтнее время на побережьѣ стоитъ сравнительное затишье, а разгаръ жизни бываетъ осенью.

Этимъ объясняется о т с у т с т в і е на всемъ берегу Персіи г о р о д о в ъ. Всѣ сколько нибудь важные торговые пункты—Рештъ, Амоль, Барфрушъ, Сари, Астрабадъ—расположены на разстояніи отъ 20 до 40 верстъ отъ берега моря, на которомъ замѣтны только поселки, играющіе роль ихъ портовъ. Такъ, Энзели является портомъ для Решта, Мешедесеръ для Барфруша, Бендеръ-Гязь для Астрабада.

Самая лучшая для жизни часть побережья — нагорная, гдѣ нѣтъ болотъ и гдѣ царитъ горный воздухъ. Но все же наиболѣе густо населенная полоса—это предгорная равнинная часть побережья, отъ котораго внутрь страны идетъ цѣлый рядъ торговыхъ путей.

Побережье входитъ въ составъ провинцій: отъ Астары до Лейссера—А д з е р б е й ж а н а, отъ Лейссера до Сефидъ-руда—Гиляна, отъ Сефидъ-руда до

Мешедесера—Мазендерана и отсюда до Карасу—Астрабада.

Съ точки зрѣнія судоходнаго промысла персидское побережье естественно раздѣляется на слѣдующіе участки: 1) Астара; 2) отъ Астары до Энзели; 3) Энзели; 4) отъ Энзели до Рудесера; 5) отъ Рудесера до Мешедесера; 6) Мешедесеръ; 7) отъ Мешедесера до Астрабадскаго залива; 8) Астрабадскій заливъ и Бендеръ-Гязь и 9) отсюда до Атрека.

---

1. Астара.

Первымъ пунктомъ персидскаго побережья на сѣверо-западѣ является мѣстечко Астара или такъ называемая „Персидская Астара", расположенная на берегу моря у устьевъ рѣчки Астарнпки, какъ называютъ ее русскіе, или Астара-чай, по персидски. Эта рѣка беретъ начало въ горахъ Персіи и течетъ на сѣверъ до Талышинскихъ горъ, черезъ отроги которыхъ прорываетъ себѣ ущелье. Отъ этого мѣста, на протяженіи около 35 верстъ, она составляетъ нашу границу съ Персіей. Такимъ образомъ, Астара является пограничнымъ съ нашими владѣніями первымъ персидскимъ портомъ, которымъ заканчивается важный торговый путь, идущій на Ардебиль и дальше на Тавризъ

Астара и ближайшіе отъ нея на югъ приморскіе персидскіе пункты расположены на равнинѣ, шириной около 15—20 верстъ, доходящей до горной области. Присутствіе на западѣ горныхъ хребтовъ и отроговъ, одѣтыхъ густымъ лѣсомъ, придаетъ большую живописность мѣстности, особенно съ моря. Климатъ здѣсь сырой, мало чѣмъ отличается отъ Ленкоранскаго, и здѣсь выпадаетъ приблизительно столько же осадковъ, какъ и въ Ленкоранскомъ уѣздѣ.

Берегъ у Астары сложенъ изъ сѣраго песка, черезъ который прорывается въ море Астарнпка,

устье которой образуетъ баръ, въ меженныя воды трудно проходимый для киржимовъ.

Отъ берега на далекое пространство море мелководно, почему пароходы останавливаются на рейдѣ далеко отъ берега и перегрузка производится при помощи киржимовъ. Такъ какъ вдоль берега тянется на большое пространство мелководье, здѣсь почти постоянно, кромѣ самой тихой погоды, развивается бурунъ, черезъ который киржимамъ проходить очень трудно. Это обстоятельство сильно затрудняетъ грузовыя операціи.

Хотя преобладающій вѣтеръ—сѣверный—дуетъ здѣсь почти вдоль берега и не долженъ былъ бы развивать большого волненія, тѣмъ не менѣе и при немъ всегда на далекое пространство берегъ опоясанъ бурунами, часто прерывающими сообщеніе съ нимъ. Кромѣ сѣвернаго вѣтра, здѣсь часто дуютъ сѣверо-восточный и юго-восточный, а иногда и восточный, разводящій очень сильное волненіе, не дающее никакой возможности судамъ производить грузовыя операціи и даже вынуждающее ихъ отходить отстаиваться за островъ Сару.

Астара представляетъ собою довольно большое селеніе, въ которомъ насчитывается свыше двухъ тысячъ жителей. Усадьбы сельчанъ, окруженныя садами, опоясываютъ широкой полосой отъ Астаринки до моря городское поселеніе. Недалеко отъ устьевъ Астаринки расположены склады персидской таможни, отъ которыхъ проведена желѣзнодорожная вѣтка на деревянную пристань, которую повидимому когда-то предполагалось довести до самаго берега моря. Въ настоящее время ея конецъ сорванъ волнами и пристань никуда не годится. Сама же таможня находится на шоссе противъ моста, соединяющаго нашъ берегъ съ персидскимъ.

Недалеко отъ таможни въ маленькомъ домикѣ помѣщается агентство „бюро персидскихъ транспортовъ“, которымъ завѣдуетъ одинъ изъ русскихъ, живущихъ въ Астарѣ.

По берегу моря на краю поселка расположены-

цистерны, въ которыя доставляется керосинъ на наливныхъ пароходахъ, одна вмѣстимостью въ 90, а другая въ 50 тысячъ пудовъ. На южной границѣ Астары находится крупный рыбный „Михайловскій“ промыселъ Ліанозовыхъ.

Въ Персидской Астарѣ нѣтъ ни маяка, ни какихъ либо отличительныхъ огней и не установлено никакихъ бакеновъ и знаковъ.

Пароходамъ позволяетъ нѣсколько оріентироваться, подходя ночью съ моря, присутствіе краснаго мигающаго огня въ Русской Астарѣ.

Разгрузка и нагрузка пароходовъ производится при посредствѣ киржимовъ. Когда киржимы могутъ входить въ рѣчку, то разгрузка производится на ея берегъ недалеко отъ таможеннаго склада, а когда войти въ рѣчку нельзя, то они разгружаются прямо на берегъ моря. Такъ какъ пляжъ очень широкій, то переносить товары приходится на значительное разстояніе.

Такимъ образомъ грузовыя операціи въ Персидской Астарѣ обставлены весьма неудовлетворительно и сопряжены съ большимъ рискомъ и большими расходами; тѣмъ не менѣе, этотъ пунктъ посѣщается значительнымъ числомъ пароходовъ.

Большая часть пароходовъ, идущихъ въ Энзели и обратно или идущихъ въ Ленкорань и Русскую Астару, непремѣнно заходятъ въ Персидскую Астару. Въ этомъ отношеніи Астара даже не уступаетъ Энзели. Такъ, по свѣдѣніямъ мѣстнаго агентства „бюро персидскихъ транспортовъ“, въ теченіе года Астару посѣщаютъ въ оба пути до 560 пароходовъ; изъ нихъ судовъ „бюро транспортовъ“ до 200, остальныя-же принадлежатъ частнымъ пароходовладѣльцамъ, исключительно бакинскимъ мусульманамъ. Нѣкоторые пароходы послѣднихъ спеціально содержатъ линію между Баку, Ленкоранью, Персидской Астарой и обратно, что обусловливается, конечно, значительнымъ грузовымъ и пассажирскимъ движеніемъ.

По свѣдѣніямъ управленія персидскими тамож-

нями, за персидскій годъ (соотвѣтствующій періоду отъ 20 марта одного нашего года до 21 марта слѣдующаго) 1909—1910 г. движеніе судовъ въ Астару выразилось слѣдующими цифрами. Прибыло и отошло—483 парохода съ общимъ тоннажемъ въ 177.779 тоннъ, парусныхъ судовъ —13 въ 3117,75 тон. Въ 1908-9 г. прибыло и отошло 405 судовъ, съ общимъ тонажемъ въ 120.579 тоннъ.

2. Отъ Астары до Энзели.

Отъ Астары до Энзели линія берега спускается постепенно на юго-юго-востокъ, дѣлая довольно правильную дугу; отроги горъ довольно близко подходятъ къ берегу. Въ общемъ эта часть особенно близко напоминаетъ часть берега отъ Ленкорани до Астары.

Вдоль берега расположены слѣдующіе 11 пунктовъ захода пароходовъ: 1) Хевиръ на разстояніи 3 миль отъ Астары; 2) Лейсаръ—13½ м. отъ Хевира; 3) Чубара—2 м.; 4) Насру-Абадъ—3 м.; 5) Дотва-сара 4 м.; 6) Карганрудъ—8½ м.; 7) Алаланъ—7 м.; 8) Шевели—3½ м.; 9) Шафирудъ—5 м.; 10) Деначала -3½ м.; 11) Энзели—на разстояніи 10 м. отъ Деначала;

Изъ нихъ второклассныя персидскія таможни находятся въ Хевирѣ, Лейсарѣ, Алаланѣ и Шафирудѣ.

Постоянныхъ рейсовъ между этими пунктами нѣтъ, но пароходы заходятъ сюда, если имѣютъ товаръ или же фрахтуются для вывоза грузовъ изъ этихъ пунктовъ.

Берегъ здѣсь совершенно открытый дѣйствію восточныхъ, сѣверо-восточныхъ и отчасти юго-восточныхъ вѣтровъ. Отъ Шафируда идетъ дорога берегомъ въ Рештъ, а между всѣми этими пунктами проходитъ дорога до Астары и Энзели.

Здѣсь нѣтъ нигдѣ огней и знаковъ. Разгрузка и нагрузка производятся на открытомъ рейдѣ.

Такъ какъ ни въ одномъ изъ этихъ пунктовъ

нѣтъ достаточнаго числа киржимовъ для производства грузовыхъ операцій, то часто пароходы принуждены изъ Русской или Персидской Астары забирать съ собою необходимое число киржимовъ.

---

3. Энзели.

Энзели является главнымъ портомъ на всемъ персидскомъ побережьѣ Каспія. Черезъ него происходитъ наиболѣе оживленное грузовое и пассажирское движеніе, что обусловливается тѣмъ, что Энзели является портомъ, отъ котораго идетъ путь на Решть, Рудбаръ, Казвинъ, Тегеранъ и т. д. Этотъ путь очень древній, и имъ пользовались наши торговые люди съ самаго начала возникновенія мореходства на Каспійскомъ морѣ.

Энзели расположенъ на оконечности западной косы, отграничивающей обширный Энзелійскій заливъ отъ Каспійскаго моря. Этотъ заливъ, подобно Ленкоранскому морцу или Кумбашинскому лиману и другимъ лиманамъ Каспійскаго моря, образованъ съ одной стороны выносами рѣчекъ, впадающихъ въ эту часть Каспійскаго моря, а съ другой—наносами, передвигающимися вдоль берега подъ дѣйствіемъ волненія.

Сравнительно еще недавно въ этотъ заливъ впадала и рѣка Сефидъ-рудъ, одна изъ наиболѣе значительныхъ рѣкъ бассейна южнаго Каспія: эта рѣка, низовья которой направляются почти по меридіану, впадаетъ теперь непосредственно въ Каспійское море, нѣсколько къ востоку отъ Энзелійскаго залива, образуя впереди значительную отмель, тянущуюся въ видѣ подводной косы къ сѣверо-востоку.

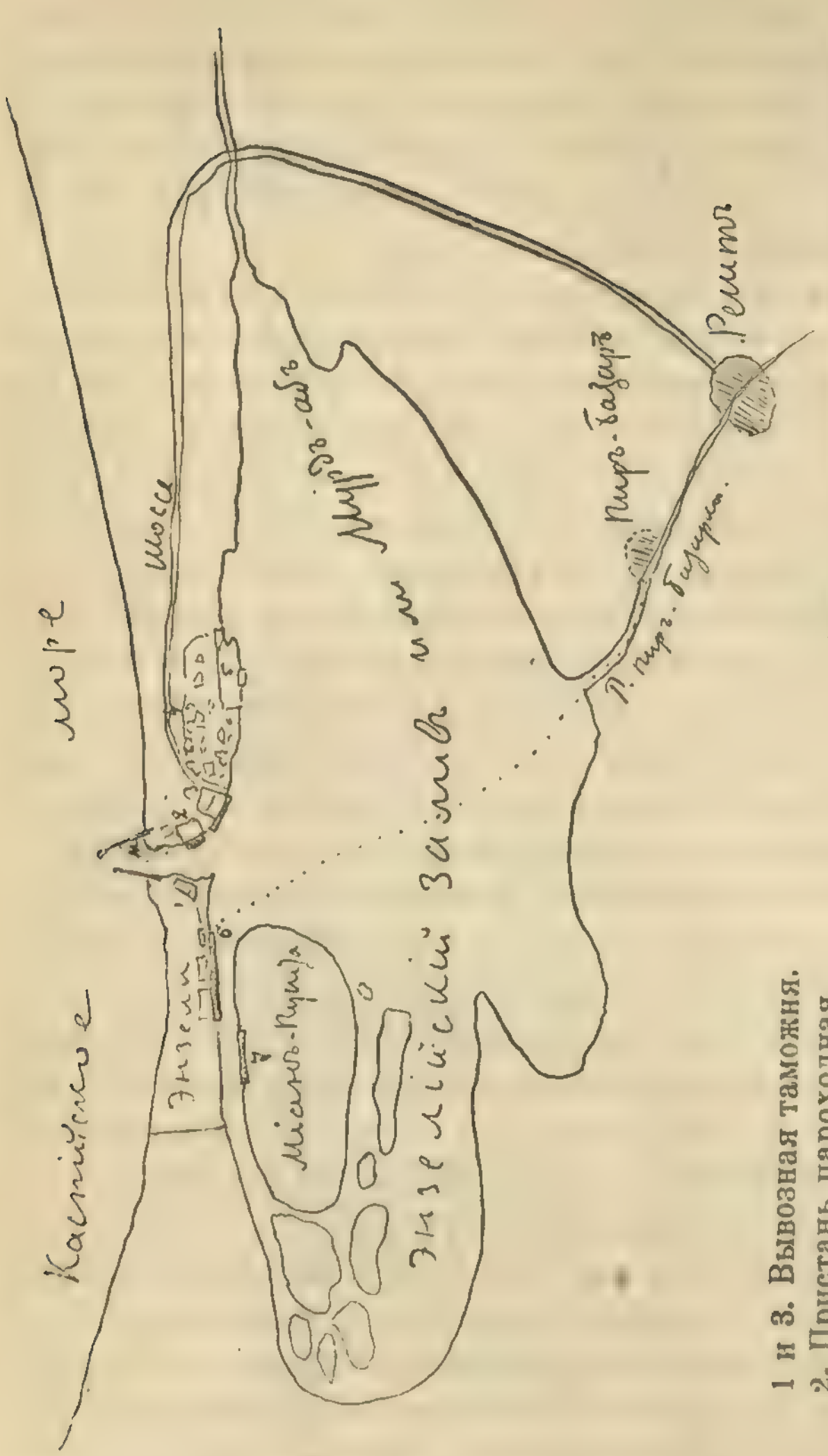
Устье Сефидъ-руда въ томъ мѣстѣ, гдѣ онъ впадалъ лѣтъ 30 тому назадъ, достигало 50 саж. ширины при глубинѣ въ 2 сажени, а на барѣ было до 6—7 футъ глубины. Тогда Сефидъ-рудъ былъ судоходенъ на протяженіи 180 верстъ

отъ устья до города Менджилъ; но, затѣмъ, рѣка измѣнила направленіе и, отклонившись на западъ вопреки закону Бэра, направила свое русло къ Гасанъ-Кіаде. Еще въ 1897—98 г.г. въ устье могли заходить морскія суда. Въ это время шкуна Ліанозовыхъ „Нина“ съ осадкой до 7 футъ заходила свободно въ Сефидъ-рудъ и могла въ немъ плавать, теперь-же едва входятъ въ устье его киржимы. По наблюденію нашихъ капитановъ, плавающихъ продолжительное время вдоль Каспійскаго побережья, вообще наблюдается обмелѣніе персидскихъ рѣкъ: такъ, прежде двухмачтовыя парусныя шхуны свободно могли входить въ рѣку Бабуль, а теперь въ нее съ трудомъ входятъ только однѣ парусныя лодки.

Изъ выносовъ Сефидъ-руда сложился весь восточный берегъ залива и восточная коса, въ настоящее время представляющая собою полосу земли въ нѣсколько верстъ шириною съ илисто-песчанымъ грунтомъ, способнымъ вполнѣ къ сельско-хозяйственной культурѣ.

Старое русло Сефидъ-руда сохранилось въ видѣ протока воды отъ восточнаго угла залива до новаго русла рѣки (на старыхъ картахъ оно показывается какъ глубоко врѣзающееся въ материкъ узкое продолженіе залива), сильно заболоченнаго и поросшаго камышемъ; тѣмъ не менѣе, на всемъ протяженіи по нему ходятъ киржимы и въ немъ производится ловъ рыбы.

Энзелійскій заливъ (рис. 1) имѣетъ въ ширину около 15—20 верстъ, а въ длину верстъ до 40. Вся западная половина, считая отъ пролива въ море, заполнена островами: одни изъ нихъ значительной величины, какъ, напримѣръ, островъ Міанъ-Пушта, расположенный вдоль всей западной косы, образуя съ нею широкій и довольно глубокій протокъ; другіе—меньшей величины, но все же сложены изъ твердаго грунта, а нѣкоторые состоятъ еще изъ зарослей камыша и находятся только при началѣ своего образованія. Между островами, въ



1 и 3. Вывозная таможня.
2. Пристань пароходная.
4. Д. Казіань.
5. Промыселъ Ліанозова.

Рис. 1. Схематическій планъ. Энзели и Энзелійскаго залива.
6. Киржимана пристань.
7. Пристань Нобеля.
М.—Мель.

особенности ближе къ берегу, тянутся обширныя камышевыя заросли, прорѣзанныя узкими мелководными протоками, по которымъ едва можетъ проходить небольшой кулазъ. Острова, сложенные изъ грунта, возвышаются надъ водою нѣсколько болѣе аршина и въ большинствѣ случаевъ всѣ заселены. Жители здѣсь занимаются разведеніемъ дынь, арбузовъ и садовъ.

Вся часть залива, занятая островами и камышевыми зарослями, постоянно мелѣетъ, такъ какъ въ нее вливается нѣсколько довольно значительныхъ горныхъ рѣчекъ, выносящихъ большое количество отложеній ила и песка, задерживаемыхъ зарослями камыша.

Приблизительно въ серединѣ южнаго берега впадаетъ рѣчка Сіа-Рудбаръ называемая русскими Пиръ-Базаркой, составляющая одинъ изъ рукавовъ Сефидъ-руда. Эта рѣчка проходитъ черезъ Рештъ и по ней до селенія Пиръ-Базаръ ходятъ киржимы, а далѣе еще на нѣсколько верстъ кулазы. Эта рѣчка выноситъ значительное количество ила, который отлагается въ южной части залива.

Изъ сказаннаго усматривается, что въ Энзелійскій заливъ постоянно выносится всѣми рѣчками, вмѣстѣ взятыми, большое количество воды и ила; вслѣдствіе этого изъ залива идетъ теченіе въ море, выносящее значительное количество песка и ила, отлагающееся частью въ самомъ проливѣ, частью передъ нимъ въ морѣ, образуя мелководный баръ и мѣняющій свое положеніе.

Какой бы штормъ ни свирѣпствовалъ на морѣ, въ заливѣ всегда спокойно, почему туземцы назвали его „Мурдабъ“, т. е. мертвая, недвижимая вода. Поэтому онъ всегда и представлялъ превосходную стоянку для судовъ.

Г. Энзели состоитъ изъ двухъ частей: первая наиболѣе древняя, собственно Энзели, расположена на оконечности западной косы, а Новый Энзели, называемый Казьяномъ или Казьянской стороной, расположенъ на оконечности восточной косы.

Въ старомъ Энзели имѣется базаръ и торговая часть, населенная туземцами. Здѣсь находится бывшій шахскій дворецъ, нынѣ разобранный, на мѣстѣ котораго строится карантинъ и больница, старый арсеналъ, таможня для вывозныхъ товаровъ, пристань, къ которой пристаютъ пароходы,

принимающіе грузъ изъ Энзели, и киржимы, домъ нашего консульскаго агента.

Приблизительно въ полутора верстахъ отсюда находится участокъ земли, пріобрѣтенный фирмой Нобель для устройства своихъ складовъ.

Почти противъ него на островѣ Міанъ-Пушта въ настоящее время расположенъ также складъ этой фирмы, около котораго стоитъ наливная баржа „Маня“, въ которой сохраняются запасы керосина. Старый Энзели—наиболѣе оживленная часть города.

Въ новой части, т. е. на Казьянской сторонѣ, расположена портовая часть съ портовой конторой и конторой Энзелійско-Тегеранскаго шоссе, пристань „Кавказъ и Меркурія“ и Восточнаго общества, пристани другихъ пароходствъ, агентство „Кавказъ и Меркурія“ (теперь бюро персидскихъ транспортовъ), таможня и склады при ней. Къ этимъ пристанямъ доставляются привозимые изъ Россіи товары, которые уже отсюда направляются дальше. За таможней расположена большая туземная деревня Казьянъ, въ которой имѣется лодочная пристань и караванъ-сарай, гдѣ находятся фаэтонщики и возчики грузовъ, перевозящіе ихъ по шоссе въ Рештъ.

Самъ по себѣ Энзели не представляется важнымъ торговымъ центромъ. Въ немъ производится сравнительно мелкая торговля, которой пользуются какъ мѣстные жители, такъ и жители деревень и ближайшихъ населенныхъ пунктовъ.

Главнымъ же торговымъ пунктомъ всего района является гор. Рештъ, расположенный въ 36 верстахъ отъ Энзели. Сюда направляется главная масса привозимыхъ изъ Россіи товаровъ, которые далѣе идутъ на города Казвинъ, Тегеранъ и другіе. Рештъ является также важнымъ пунктомъ по скупкѣ мѣстныхъ произведеній, направляемыхъ затѣмъ на Энзели.

За деревней Казьянъ расположенъ участокъ, занимаемый рыбнымъ промысломъ Ліанозовыхъ,

который имѣетъ два небольшихъ парохода и нѣсколько рыбницъ, обслуживающихъ промыселъ въ Энзелійскомъ заливѣ.

Энзели соединено съ Рештомъ шоссе, построеннымъ обществомъ Энзели-Тегеранской шоссейной дороги. На протяженіи около 15 верстъ она идетъ вдоль косы на востокъ до Хуманской заставы, а затѣмъ поворачиваетъ на югъ и юго-западъ и черезъ 21 версту отсюда доходитъ до Решта. Но по шоссе перевозится сравнительно мало грузовъ и то только тогда, когда по другимъ дорогамъ ихъ провозить совершенно нельзя. Обыкновенно же грузы перевозятся на киржимахъ черезъ заливъ—на разстояніе около 15 верстъ, и рѣчку Ширъ-Базарку до селенія Ширъ-Базаръ, отсюда еще на разстояніе около 5—6 верстъ на кулазахъ, а далѣе на протяженіе 8 верстъ по особому шоссе до Решта вьюками или на повозкахъ. Туземцы усвоили себѣ русскую телѣгу, но передѣлали ее на свой ладъ.

Отъ Баку Энзели находится на разстояніи 180—190 морскихъ миль по прямому курсу. Пароходы, идущіе со скоростью $8^1/_2$—9 узловъ, проходятъ это разстояніе около 20 часовъ, идя прямымъ рейсомъ изъ Баку. Отъ Энзели до Астары считается 64 мили.

Преобладающіе вѣтры сѣверный, сѣверо-восточный и западо-юго-западный. Особенно сильное волненіе разводятъ вѣтры сѣверный и сѣверо-восточный.

Энзелійскій портъ раздѣляется на двѣ части: внутреннюю, естественную гавань и, такъ сказать, передовой портъ.

Внутренняя гавань располагается частью по проливу въ море по его правой сторонѣ и по Казьянскому берегу, а затѣмъ по протоку между косой и островомъ Міанъ-Пушта.

Пароходы Восточнаго общества и „Кавказъ и Меркурія“ разгружаются у своей пристани, а въ случаѣ, если она занята, въ ожиданіи очереди становятся на якорь. Остальные пароходы поль-

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin
İşlər İdarəsinin
KİTABXANASI

зуются таможенною пристанью. Мелкія лодки и киржимы причаливаютъ здѣсь прямо къ берегу на всѣхъ свободныхъ мѣстахъ.

Большимъ неудобствомъ для судовъ, останавливающихся въ протокѣ, является образованіе тамъ мелей, которыя затрудняютъ проходъ по нему, но въ общемъ глубина его по фарватеру свыше 12 футъ.

У выхода изъ пролива въ передовую гавань стоитъ станціонеръ—военный колесный пароходъ „Красноводскъ", имѣющій сравнительно хорошее артиллерійское вооруженіе, но по своей конструкціи представляющійся весьма ничтожной боевой силой. Если бы когда нибудь ему пришлось вступить въ бой съ артиллеріей, хотя бы самаго слабаго калибра, но скорострѣльной, то онъ былъ бы выведенъ изъ боя и потопленъ въ нѣсколько минутъ. Но, пока такой опасности нѣтъ, онъ исполняетъ довольно исправно свои обязанности станціонера, т. е. стоитъ недвижимо на мѣстѣ, а его команда изнываетъ отъ скуки и бездѣйствія. Въ настоящее время для него, впрочемъ, найдено занятіе— ему вмѣнено въ обязанность осматривать входящія и выходящія суда и слѣдить, чтобы они не привозили оружіе и лицъ, ѣдущихъ принять участіе въ персидской смутѣ.

Въ Энзелійской гавани царитъ большое оживленіе. Рѣдкій день не приходитъ и не отходитъ по нѣскольку пароходовъ. Обыкновенно приходъ происходитъ вечеромъ, часто послѣ заката солнца, а изъ порта суда стараются выбраться до заката солнца. Цѣлый день по направленію къ Пиръ-Базару и обратно ходятъ подъ парусами и на веслахъ киржимы, поднимающіе по нѣскольку сотъ пудовъ груза. Такихъ киржимовъ въ Пиръ-Базаръ и обратно проходитъ за день не менѣе тридцати. Кромѣ того, въ теченіе цѣлаго дня все время совершаютъ рейсы съ одного берега къ другому и между островами небольшіе плоскодонные кулазы, перевозящіе пассажировъ и грузы. Этѣ маленькія лодки

A.Q. (₺) F.B.Q. Mərkə firqə kabinəti
Центр. Парт. Кабинет ЦК АКП(б)

ходятъ очень быстро и представляютъ собою оригинальный, чисто мѣстный типъ.

Вся внутренняя гавань сильно нуждается въ очисткѣ, такъ какъ здѣсь необходимо удалять образующіяся отмели, на которыя зачастую притыкаются пароходы.

Когда портовое у правленіе оборудуетъ свой землечерпательный караванъ, то эта прочистка будетъ производиться безъ особаго труда и не вызывая особыхъ расходовъ.

Главнымъ неудобствомъ Энзели являлось всегда постоянное обмелѣніе пролива изъ залива въ море, вслѣдствіе чего судамъ приходилось вести свои операціи на рейдѣ, чрезвычайно неспокойномъ и опасномъ, открытомъ для сѣверныхъ и сѣверо-восточныхъ вѣтровъ. Здѣсь наблюдается такой циклъ явленій: во время половодья рѣчекъ, отъ вливанія большого количества воды въ заливъ въ проливѣ образуется сильное теченіе изъ залива въ море, которое прочищаетъ проливъ и выноситъ большое количество отложеній. Во время прибоя эта масса отлагается въ видѣ обширнаго бара впереди пролива. Послѣ половодья прибой передвигаетъ эти выносы къ берегу, равно и наносы, которые движутся вдоль берега съ сѣвера и отъ рѣчки Сефидъ-рудъ съ востока. Такимъ образомъ съ одной стороны засоряется проливъ, а съ другой передъ Энзели на далекое разстояніе располагается мелководье.

Вслѣдствіе мелководья пролива изъ Энзелійскаго залива въ море и отложенія насосовъ въ немъ въ видѣ бара, пароходы и болѣе значительныя суда не имѣли возможности входить и останавливались на рейдѣ на сѣверо-западъ отъ пролива. Только въ тихую погоду можно было подходить къ берегу, приблизительно на полторы версты, и становиться на якорь на глубинѣ 5 саж., но при небольшой зыби уже приходилось отходить на глубину 11 саж., да и здѣсь стоянка была не безопасна, такъ какъ при преобла-

дающихъ сѣверныхъ и сѣверо-восточныхъ вѣтрахъ, дующихъ съ большой силой круглый годъ, на рейдѣ разводится большое волненіе, заставлявшее суда идти за островъ Сару отстаиваться.

Но и при небольшомъ волненіи, при которомъ можно было бы производить грузовыя операціи, сообщеніе съ берегомъ прекращалось, такъ какъ киржимы не могли проходить черезъ баръ. Вслѣдствіе этихъ обстоятельствъ, грузовыя операціи въ Энзелійскомъ порту были чрезвычайно затруднены, а въ зимнее время являлись настоящимъ бѣдствіемъ. Грунтъ моря здѣсь очень подвижный, какъ бы плывущій, и потому погибавшія суда довольно быстро втягивались въ песокъ. Энзелійскій рейдъ, на которомъ круглый годъ происходили грузовыя операціи, сдѣлался настоящимъ кладбищемъ судовъ. Каждый годъ здѣсь гибли мелкія и крупныя суда и ихъ главнымъ образомъ выбрасывало противъ восточнаго берега пролива.

Въ 1890 г. владѣльцу банкирскаго дома Л. С. Полякову Персидскимъ правительствомъ была выдана концессія на монопольное право производства въ Персіи транспортныхъ и страховыхъ операцій. Эту концессію Поляковъ передалъ „Персидскому страховому и транспортному обществу“, образовавшему въ 1895 г. новое акціонерное общество Энзели—Казвинской дороги, которое пріобрѣло у персидскихъ сановниковъ находившуюся въ ихъ владѣніи колесную дорогу отъ Казвина до Тегерана и получило концессію на постройку шоссейной дороги отъ Казвина до Хамадана, а также концессію на производство работъ по устройству Энзелійскаго порта (къ которымъ оно и приступило) и углубленію Энзелійскаго залива, которая была пріобрѣтена у общества русскимъ правительствомъ. Срокъ концессіи—75 лѣтъ.

Когда рѣшено было приступить къ постройкѣ

порта, то въ основу его была положена слѣдующая мысль.

Такъ какъ проливъ засорялся и впереди образовался баръ, то предположено было построить два входныхъ мола, доведя ихъ до такой глубины, чтобы наносы отлагались безъ вреда для судоходства. Такого рода попытки дѣлались не разъ и у насъ, и въ западной Европѣ, но нигдѣ не давали тѣхъ результатовъ, которые отъ нихъ ожидались, такъ какъ наносы вовсе не слѣдовали тѣмъ указаніямъ, которыя имъ давались инженерами. Тѣмъ не менѣе, при постройкѣ Эйзелійскаго порта была слѣлана еще разъ попытка въ томъ же направленіи, но при этомъ примѣнена была еще и своеобразная система моловъ.

По обѣимъ сторонамъ пролива выстроены изъ свай два мола, которые мы назовемъ западнымъ и восточнымъ, хотя направленіе ихъ и не строго этому соотвѣтствуетъ, причемъ восточный молъ нѣсколько длиннѣе западнаго.

Первоначально молы были выстроены такъ: вбивались два ряда свай, нѣсколько въ наклонномъ положеніи, на разстояніи около $2^1/_2$ саженъ

Рис. 2.

рядъ отъ ряда, съ просвѣтомъ между сваями около 4 вершковъ. Такъ какъ грунтъ здѣсь очень мягкій, то сваи забивались не бабками, а подмы-

вомъ, вслѣдствіе чего работа шла очень быстро. Ряды свай скрѣплены были вверху и внизу продольными брусьями, одинъ изъ которыхъ проходилъ по верху свай на разстояніи около аршина отъ конца, а другой на разстояніи приблизительно 2 арш. отъ перваго. Приблизительно черезъ каждую сажень эти продольные ряды брусьевъ съ каждой стороны стянуты поперечными брусьями, поверхъ верхняго ряда которыхъ проложенъ рядъ брусьевъ продольно до самаго конца мола (рис. 2).

Первопачально между молами не было произведено никакой нагрузки и потому при волненіи въ скоромъ времени движеніе воды вымыло сваи и онѣ, по выраженіи очевидца, „болтались какъ клавиши“. Тогда рѣшено было нагрузить пространство между сваями камнемъ, который доставлялся на бортахъ буксиромъ черезъ заливъ за 15 верстъ изъ спеціальнаго карьера. Камень былъ взятъ довольно мелкій, бутовый, свалился безъ всякаго цемента и лежитъ совершенно свободно, давая постоянный осадокъ, но, тѣмъ не менѣе молы получили достаточную прочность и въ настоящее время хорошо защищаютъ заключенное между ними пространство.

Землечерпательными работами былъ углубленъ фарватеръ и морскіе пароходы съ осадкой въ 12 футъ и болѣе могутъ входить въ портъ и проходить къ пристанямъ, какъ на Казьянской, такъ и Энзелійской сторонахъ. На постройку мола было затрачено около 2.500.000 руб.

Первое, что показалось мнѣ ненормальнымъ при входѣ въ Энзелійскій портъ, было появленіе лоцмана, который выѣхалъ въ море приблизительно за версту отъ входа въ портъ и затѣмъ повелъ судно къ пристани. Казалось, что, разъ имѣется ясный, видимый и достаточно широкій входъ въ портъ, пароходъ можетъ свободно пройти и самъ между молами. Но, когда мы вошли въ пространство между молами, то стало совершенно ясно, почему необходимъ лоцманъ. За нами въ

портъ довольно свободно входила большая норд-вестовая мертвая зыбь и саженяхъ въ 50-ти—70-ти отъ входа образовала бурунъ на всемъ пространствѣ между молами, въ особенности сильный ближе къ восточному молу.

Оказалось, что поперекъ входа образуется баръ, заполняющій мелководьемъ все пространство до берега вдоль восточнаго мола. Фарватеръ проходитъ ближе къ западному молу, но весьма измѣнчивъ, такъ что только осмотрѣвшій его непосредственно передъ проходомъ парохода лоцманъ можетъ знать его направленіе.

Заинтересованный этимъ явленіемъ, я на слѣдующій день, при вполнѣ тихой погодѣ, осмотрѣлъ образовавшуюся мель на маленькомъ кулазѣ, при чемъ оказалось, что болѣе чѣмъ въ 100 саж. отъ берега и саженяхъ въ 100 отъ восточнаго мола отложилось такое количество наносовъ, что мѣстами даже кулазъ не могъ пройти. Наносы располагаются также и у корня западнаго мола, образуя довольно большое мелководье вдоль всего берега, но здѣсь они отлагаются въ болѣе сильной степени съ западной стороны.

На меня наблюденная мною картина произвела такое впечатлѣніе, что въ этомъ мѣстѣ наносы передвигаются съ востока на западъ, и въ этомъ нѣтъ ничего удивительнаго, если принять во вниманіе, что къ востоку отъ порта впадаетъ рѣка Сефидъ-рудъ, выносы которой и должны передвигаться на западъ вдоль берега.

По картамъ и лоціи Каспійскаго моря теченіе направляется вдоль берега съ сѣвера на югъ и съ запада на востокъ, но, судя по образованію косъ, отдѣлившихъ заливъ отъ моря, наносы двигаются болѣе энергично съ востока на западъ, чѣмъ обратно.

Высказывая это предположеніе на основаніи видѣнной мною картины, я не могу, однако, настаивать на правильности его, такъ какъ въ Энзелійскомъ проливѣ большую роль играютъ и наносы,

выносимые изъ самаго залива и отлагающіеся въ проливѣ и въ пространствѣ между молами, задерживаемые зыбью, которая прямо вкатывается въ ворота порта.

Правильнѣе сдѣлать заключеніе, что въ данномъ случаѣ дѣйствуютъ какъ морскіе, такъ и энзелійскіе наносы, но тѣмъ болѣе выясняется, что засыпка ими входа въ портъ должна идти съ большой энергіей и быстротой.

Въ настоящее время никакихъ землечерпательныхъ работъ въ порту не производится. Мнѣ указывали, что персидская администрація дѣлаетъ большія затрудненія обществу, строившему портъ, въ производствѣ землечерпательныхъ работъ, не позволяя уничтожать мели тамъ, гдѣ онѣ возникаютъ.

Но, какъ бы тамъ ни было, теперь землечерпательныхъ работъ не производится и входъ засоряется все больше и больше.

Въ настоящее время предполагается удлинить молы въ тѣхъ видахъ, чтобы дойти до болѣе глубокого мѣста и тѣмъ устранить вредное вліяніе бара.

Къ сожалѣнію, второе предположеніе должно потерпѣть неудачу, въ чемъ полную увѣренность получитъ всякій, кто дастъ себѣ трудъ присмотрѣться къ отложенію наносовъ между молами. Въ настоящее время они отлагаются не въ видѣ, строго говоря, бара, отдѣленнаго отъ берега глубиной, а въ видѣ мелководья, являющагося сплошнымъ продолженіемъ берега. Такимъ образомъ, удлиняя молы, мы будемъ только удлинять отмель въ самомъ порту.

Мѣстные дѣятели указывали мнѣ и на другое весьма интересное явленіе: по ихъ наблюденію, послѣ постройки моловъ впереди входа въ портъ, саженяхъ въ ста отъ него, началъ образовываться настоящій баръ, который грозитъ въ ближайшемъ будущемъ совершенно запереть входъ въ портъ. Если только это дѣйствительно такъ, то никакое

удлиненіе моловъ здѣсь не поможетъ и, если не производить постоянныхъ землечерпательныхъ работъ и не прочищать входа и пространства между молами, то, вѣроятно, года черезъ два все пространство между молами будетъ засыпано и станетъ столь же мелководнымъ, какъ былъ Энзелійскій проливъ до постройки моловъ.

Въ основу постройки порта, по моему мнѣнію, положена невѣрная мысль—воспользоваться уже готовымъ проливомъ и, защитивъ его входъ молами, заставить насосы отлагаться внѣ пространства, захваченнаго моломъ, въ болѣе глубокое мѣсто. Вторая ошибка заключается въ неправильномъ очертаніи моловъ и расположеніи входа. Наконецъ, третья ошибка—въ постройкѣ моловъ изъ дерева. Не подлежитъ сомнѣнію, что всѣ надводныя деревянныя части при сырости энзелійскаго климата подвергнутся быстрому гніенію и черезъ нѣсколько лѣтъ совершенно разрушатся естественнымъ путемъ. Вслѣдствіе этого зарапѣе можно предвидѣть, что эти молы придется въ самомъ непродолжительномъ времени перестроить за-ново, такъ что большія деньги, затраченныя на ихъ постройку, можно считать затраченными весьма мало производительно.

Но, конечно, основная ошибка—это устройство входа въ проливѣ при наличности выноса въ этотъ проливъ отложеній изъ залива и засоренія его наносами, приносимыми съ моря. Какое бы направленіе при этихъ условій ни давать моламъ и какіе бы матеріалы для постройки моловъ ни употреблять, результатъ будетъ одинъ и тотъ же—портъ будетъ засоряться.

Для избѣжанія этого есть только одинъ способъ—построить портъ внѣ пролива и лучше всего къ западу отъ него. Здѣсь, вдали отъ непосредственнаго дѣйствія рѣчныхъ выносовъ, могъ бы быть выстроенъ портъ съ молами, правильнаго начертанія, изъ бетона и камня, т. е. вѣчный, а для стоянки судовъ могъ бы быть вы-

рытъ бассейнъ, соединенный съ озеромъ. По всей вѣроятности, если будетъ рѣшено перестраивать портъ, то такъ и придется сдѣлать, такъ какъ строить новые молы на мѣстѣ старыхъ едвали было бы цѣлесообразно и возможно безъ предварительнаго разбора старыхъ моловъ.

Такого рода работы, да и вообще всякія работы по перестройкѣ порта, сопряжены будутъ съ большими расходами и поэтому невольно напрашивается предположеніе, что можно было бы обойтись безъ нихъ еще нѣкоторое время, если имѣть въ Энзелійскомъ порту хорошій землечерпательный караванъ, который бы работалъ постоянно и расчищалъ фарватеръ для прохода судовъ.

До сего времени вынимаемая при землечерпательныхъ работахъ земля вывозилась на шаландахъ въ море и тамъ выбрасывалась. Мнѣ кажется, было бы цѣлесообразнѣе употребить эту землю на засыпку той части Энзелійскаго залива, которая занята островами и камышевыми зарослями. Помимо полученія новой обширной территоріи, эта работа будетъ полезна и въ томъ отношеніи, что при этомъ образуется твердая почва на мѣстѣ болота, что уменьшитъ лихорадочность мѣстности.

Въ настоящее время устраивается территорія порта около восточнаго мола. Здѣсь располагается портовое управленіе, которое должно было открыть свои дѣйствія съ 1 января с. г., и сюда переносится таможня, а шоссе, доведенное въ настоящее время только до дер. Казьянъ, будетъ продолжено до самаго мола, всѣ же грузовыя операціи будутъ перенесены ближе къ порту.

Энзелійскій портъ—единственный на Персидскомъ побережьѣ соединенный съ далеко лежащими внутри страны важными торговыми пунктами хорошей шоссейной дорогой и являющійся главнымъ портомъ для сѣверной Персіи—вполнѣ заслуживаетъ, чтобы на его устройство было обращено вниманіе.

Кромѣ недостатковъ въ самой постройкѣ порта, наблюдается еще и слѣдующее.

Вопервыхъ, въ порту нѣтъ никакихъ приспособленій для облегченія нагрузки и разгрузки судовъ; во вторыхъ, кромѣ какъ у обществъ „Кавказъ и Меркурій“ и „Восточное“, нѣтъ складовъ для помѣщенія привозимыхъ товаровъ; далѣе, совершенно необорудовано освѣщеніе порта: даже у входа въ портъ на молахъ послѣднее совершенно недостаточно—на головныхъ частяхъ мола установлены керосинокалильные фонари, но они даютъ мало свѣта, а прикрѣпленные къ нимъ красные и зеленые огни совершенно не видны уже на самомъ близкомъ разстояніи. Наконецъ, къ пристанямъ нѣтъ дорогъ и въ порту не имѣется никакихъ спасательныхъ средствъ.

Основной же недостатокъ устройства порта тотъ, что входъ въ него недостаточно глубокъ и потому судамъ съ осадкой болѣе 11 футъ приходится отгружаться на рейдѣ. Кромѣ того, наблюдается обмелѣніе внутренняго порта (рѣчки), почему суда, болѣе глубоко сидящія, т. е. отъ 9 до 11 футъ, пройдя фарватеромъ безъ предварительной отгрузки, должны сплошь да рядомъ отгружаться въ киржимы уже въ рѣчкѣ и, только облегчившись такимъ образомъ, могутъ подойти къ пристани.

Перейдемъ теперь къ обзору грузового движенія и операцій по перевозкѣ грузовъ.

Вообще Энзели посѣщается постоянно не менѣе какъ 20 частными пароходами.

Движеніе пароходовъ съ 20 марта 1909 г. по 21 марта 1910 г. выражалось слѣдующими цифрами прибыло 620 пароходовъ въ 26.888 тоннъ, парусныхъ судовъ 73, отошло 620 пароходовъ въ 202.475 тоннъ и парусныхъ судовъ 61 въ 10.623 тоннъ. Въ предшествовавшемъ году прибыло 554 судна въ 164.113 тоннъ и отошло 558 судовъ въ 167.003 тонны.

Главное грузовое движеніе происходитъ въ

зимнее время, начиная съ августа, т. е. съ того времени какъ въ Энзели начинаютъ подвозиться произведенія Персіи.

Перевозка грузовъ первоначально производилась на пароходахъ „Кавказъ и Меркурій“. Затѣмъ, въ этомъ дѣлѣ приняло участіе и пароходство компаніи „Надежда“. Наконецъ, на Каспійскомъ морѣ развило свои операціи „Восточное общество“, поставившее на эту линію и свои пароходы. Такимъ образомъ самостоятельно работали 3 крупныхъ пароходныхъ общества, въ значительной степени мѣшавшія другъ другу. Въ виду этого они вошли въ соглашеніе и рѣшили дѣйствовать по торговлѣ съ Персіей совмѣстно, для чего и учредили „бюро персидскихъ транспортовъ“, къ которому примкнуло и Россійское общество транспортированія и страхованія кладей. Затѣмъ, по ликвидированіи дѣлъ компаніей „Надежда“, пароходы ея взяты были въ аренду „обществами „Кавказъ и Меркурій“ и „Восточнымъ“. Бюро дѣйствуетъ совершенно самостоятельно и имѣетъ въ Петербургѣ управленіе изъ представителей трехъ обществъ. Въ распоряженіи бюро общества передали свои склады и пристани и такимъ образомъ имѣютъ общее агентство. Независимо отъ этихъ обществъ, въ Энзели постоянно ходятъ пароходы Куринско-Каспійскаго товарищества Тагіева*), бр. Вельевыхъ, Ашурова, Гашимамедова, Бабашева, Баба-Шульева и др.

Къ Энзелійскому порту приписаны только киржимы такого-же типа, какъ плавающіе между Астарой, Ленкоранью и Баку, а также по Курѣ. Такихъ киржимовъ, поднимающихъ по нѣсколько сотъ пудовъ груза, работаетъ въ Энзелійскомъ заливѣ около 70-ти; часть ихъ, однако, ходитъ и въ ближайшіе порты, перевозя мѣстные грузы.

Киржимъ представляетъ собой плоскодонную одно-мачтовую парусную лодку, довольно остойчивую на водѣ и могущую ходить по весьма мел-

*) Нынѣ эта компанія ликвидировала дѣла.

ководнымъ мѣстамъ. на веслахъ и подъ парусами. Въ прежнее время, когда разгрузка совершалась на рейдѣ, киржимы работали усиленно и безъ нихъ не перевозилось на берегъ и обратно ни одного пуда груза, въ настоящее время эта работа отъ нихъ отпала.

Мѣстное сообщеніе между обѣими частями Энзели, островами и по нѣкоторымъ рѣчкамъ производится на кулазахъ, нѣсколько отличающихся отъ ленкоранскихъ болѣе высокимъ носомъ и кормою. Такихъ кулазовъ въ Энзели работаетъ болѣе сотни, нѣкоторые изъ нихъ парусные и на нихъ доставляются сельско-хозяйственные продукты съ острововъ и залива въ Энзели и иногда прямо на пароходы для нагрузки.

Благодаря постоянному сообщенію водою изъ мѣстныхъ жителей выработались довольно хорошіе моряки, смѣлые и искусные.

Разгрузка и нагрузка производится при помощи особыхъ рабочихъ, поставляемыхъ подрядчиками. На судахъ Восточнаго общества и „Кавказъ и Меркурій“ въ работахъ по нагрузкѣ и разгрузкѣ принимаетъ участіе и команда. Въ общемъ разгрузка, не смотря на сравнительно благопріятныя условія, производится весьма медленно и простоять пароходу лишнія сутки—явленіе самое обыкновенное.

Пароходы обыкновенно стоятъ у пристани лагомъ, но многіе пароходы, да и парусныя суда, не подходятъ къ пристанямъ, а бросаютъ якорь на нѣкоторомъ разстояніи отъ берега и тогда разгружаются при помощи лодокъ и киржимовъ. При закрытости Энзелійскаго залива, стоянка судовъ довольно покойная, но климатическія условія даютъ себя сильно чувствовать. Съ одной стороны, обиліе дождей, а съ другой стоящая въ лѣтнее время жара дѣлаютъ стоянку судна довольно тяжелою, въ особенности въ протокѣ, гдѣ въ воду сваливается масса нечистотъ; отъ лихорадочности климата не мало страдаетъ команда.

Тяжелымъ условіемъ является также отсутствіе хорошей питьевой воды, такъ что, если судно

истощитъ свои запасы питьевой воды, взятой изъ Баку, то оно можетъ очутиться въ затруднительномъ положеніи.

Въ Энзели дѣйствуетъ таможня 1-го класса.

1. Отъ Энзели до Рудесера.

Отъ Энзели до устьевъ рѣки Сефидъ-руда берегъ, тянущійся почти прямо на востокъ, представляетъ собою рядъ дюнъ, за которыми идетъ узкая полоса, поросшая лѣсомъ, а ближе къ Сефидъ-руду—рядъ озеръ и огромныя заросли камышей.

Какъ по косѣ, преимущественно вдоль внутренней ея стороны, такъ и дальше, расположено шесть довольно крупныхъ поселковъ, лежащихъ у открытаго берега, довольно мелководнаго и подверженнаго дѣйствію выносовъ Сефидъ-руда (въ послѣднее время Сефидъ-рудъ измѣнилъ свое русло и впадаетъ около Гасанъ-Кіаде, гдѣ расположены и главные промысла Ліанозова).

Главнымъ изъ указанныхъ пунктовъ является Гасанъ-Кіаде.

Отъ устьевъ Сефидъ-руда идетъ длинная коса въ море, самый же берегъ отъ стараго устья рѣки круто опускается на югъ, почти подъ прямымъ угломъ до устья рѣки Чапхала, откуда начинаетъ направляться на юго-востокъ. Послѣднимъ пунктомъ на этомъ участкѣ будетъ селеніе Лангерудъ, представляющее собою довольно значительный населенный пунктъ, лежащій въ 15 верстахъ отъ берега на рѣкѣ Лангерудъ, въ устьяхъ которой расположенъ небольшой поселочекъ, называемый также Лангерудомъ или-же Чапхала. Судамъ приходится останавливаться противъ устья рѣки на рейдѣ, который, однако, считается сравнительно болѣе спокойнымъ, такъ какъ защищенъ съ сѣвера Сефидъ-рудской косой. Торговыя операціи черезъ Лангерудъ не велики. Такъ, въ 1910—10 г. г. его рейдъ посѣтило 69 пароходовъ и 12 парусныхъ суповъ. Отъ Лангеруда до слѣдующаго пункта Рудесера, лежащаго выше

рѣки того же имени, считается по берегу моря около 8 верстъ.

Рудесеръ лежитъ уже въ области, прикрытой съ юга горами. Высокій хребетъ, начинающійся около Сефидъ-руда типичной и красивой горою Лангерудъ, здѣсь уже достигаетъ мощнаго развитія и весь горизонтъ на югъ закрытъ параллельными цѣпями и отрогами Эльбурскаго хребта, теряющагося вдали на востокъ. Склоны хребта, обращенные къ морю, покрыты густымъ вѣковымъ лѣсомъ, приблизительно того-же состава, какъ и лѣса Ленкоранскаго уѣзда, но еще почти не тронутымъ эксплоатаціей. Одной изъ наиболѣе цѣнныхъ и распространенныхъ породъ является пальма, которая здѣсь эксплоатируется бакинской фирмой „Куспсъ и Теофилактосъ", получившей концессію на это отъ персидскаго правительства

Деревня Рудесеръ расположена отъ берега въ нѣсколькихъ верстахъ. Въ Рудесерѣ и окрестностяхъ въ большомъ количествѣ разводится рисъ, а также апельсиновыя деревья. Между моремъ и горами тянется довольно широкая и плодородная равнина, частью занятая лѣсомъ, частью культурой. Суда останавливаются на рейдѣ въ нѣсколькихъ верстахъ отъ берега.

Изъ Рудесера вывозится ежегодно риса около 525 тыс. пудовъ, апельсиновъ и лимоновъ 15 тыс. ящиковъ, вѣсомъ по 3 п. каждый, и пальмы около 100 тыс. пуд. Привозится же сюда такой-же товаръ, какъ и въ остальные порты Персіи, т. е преимущественно сахаръ и керосинъ, затѣмъ мануфактура, желѣзныя издѣлія, скобяной товаръ, посуда, спички и т. д.

Грузовыя операціи довольно затруднены открытостью рейда и необходимостью для киржимовъ проходить черезъ баръ рѣки Рудесера. Сплошь да рядомъ, при полной возможности для парохода производить грузовыя операціи, киржимы не выходятъ къ нему и онъ долженъ отстаиваться иногда по нѣсколько дней. Въ особенности трудны гру-

зовыя операціи на Рудесерскомъ рейдѣ въ зимнее время, когда на морѣ очень часты сильные штормa и вообще бурная погода.

Рудесеръ имѣетъ большее торговое значеніе, чѣмъ Лангерудъ, и въ то время, какъ въ послѣдній заходятъ не всѣ пароходы, за неимѣніемъ груза, въ Рудесеръ заходятъ всѣ пароходы „Восточнаго общества“, „Куринско-Каспійскаго товарищества“, Веліева и др. За 1909—10 г. г. сюда прибыли 91 пароходъ и 5 парусниковъ. Вслѣдствіе близости Лангеруда, если пароходъ имѣетъ грузы для послѣдняго въ небольшомъ количествѣ, онъ сдаетъ ихъ въ Рудесерѣ, откуда они отправляются въ Лангерудъ или на киржимахъ или же вьюками.

Отмѣтимъ особенность теченія рѣки Рудесеръ: подойдя къ морю, эта рѣка сворачиваетъ на востокъ и течетъ около 4 верстъ параллельно берегу, а затѣмъ пробиваетъ устье въ рѣку.

Отъ Энзели до Рудесера около 10—12 часовъ ходу.

5. Отъ Рудесера до Мешедессера.

Обыкновенно между Рудесеромъ и Мешедесеромъ суда всегда останавливаются въ Шахсуварѣ, но, кромѣ того, имѣется цѣлый рядъ пунктовъ—Плаурудъ, Чайджанъ, Шируда и др., въ которые суда заходятъ по мѣрѣ надобности.

Вся часть побережья отъ Рудесера до Шахсувара, направляющаяся на юго-востокъ, имѣетъ также ровно обрѣзанный берегъ, но здѣсь уже начинается область высокихъ горъ, главная цѣпь которыхъ идетъ параллельно берегу, а отроги все ближе и ближе подходятъ къ нему. Это уже начало живописнѣйшей части побережья, особенно богатой древесной растительностью и водами.

Въ то-же время эта мѣстность является густо

населенной и производитъ различные сельскохозяйственные продукты. Въ горахъ произрастаетъ много пальмы, которая служитъ предметомъ торговой эксплоатаціи.

Вся мѣстность отсюда по берегу на 170 вер. на востокъ называется "Туникабунъ" и приблизительно носитъ тотъ-же характеръ, что и районъ Рудесера, т. е. отъ моря верстъ на 40 въ глубь страны, суживаясь къ востоку, тянется постепенно поднимающаяся равнина, покрытая лѣсомъ и занятая посѣвами, преимущественно риса, въ садахъ же разводятся въ большомъ количествѣ апельсины, лимоны, мандарины.

Далѣе поднимается рядъ цѣпей горъ, одна выше другой. Нѣкоторыя изъ нихъ подходятъ въ восточной части Туникабуна къ самому берегу моря и срываются въ него высокими обрывистыми скалами, образуя мѣстами красивые мысы. Вообще восточная часть Туникабуна очень гориста и представляетъ самую живописную часть персидскаго побережья Каспійскаго моря. Склоны горъ также покрыты густымъ лѣсомъ, изобилующимъ дубомъ и пальмами.

Слѣдующій этапъ послѣ Рудесера, гдѣ останавливается большая часть пароходовъ, Шахсуваръ—деревня, расположенная нѣсколько поодаль отъ берега моря, является портомъ для всего Туникабуна. Отсюда вывозится въ годъ около 450 тыс. пудовъ риса, свыше 20 тыс. ящиковъ по 3 пуд. вѣсомъ апельсиновъ, лимоновъ, мандариновъ, около 10 тыс. ящиковъ яйцъ (яйца вывозятся въ небольшихъ размѣровъ и изъ другихъ портовъ Персіи) и свыше 100 тыс. пудовъ пальмы. Лѣтомъ въ Шахсуварѣ стоитъ сильная жара и такая масса комаровъ, что всѣ жители откочевываютъ въ горы, поэтому главный періодъ вывоза и привоза начинается съ конца августа и продолжается до лѣта. Суда останавливаются на рейдѣ въ хорошую погоду довольно близко отъ берега—верстахъ въ 2—$2^1/_2$. Рейдъ—открытый и поэтому неспокойный,

такъ что пароходамъ приходится иногда, если у нихъ значительное количество груза, отставаться на рейдѣ по нѣсколько дней. Въ 1909—10 г. г. сюда прибыло 82 парохода и 7 парусниковъ.

Отъ Рудесера до Шахсувара моремъ 35 миль и, слѣдовательно, около 4 часовъ ходу, а берегомъ около 80 верстъ.

Керосинъ доставляется въ Шахсуваръ, Рудесеръ и Лангерудъ наливными пароходами. Для нагрузки керосина наливомъ на киржимѣ устанавливаются большіе баки, а нѣкоторые изъ нихъ даже приспосабливаются къ тому, чтобы въ нихъ можно было прямо наливать керосинъ. По доставкѣ къ берегу, керосинъ переливается въ цистерны и уже отсюда продается въ розницу. Эти склады керосина содержатся фирмой бр. Нобель.

У устьевъ большей части рѣкъ расположены промысла или станья Ліанозова, а около Шахсувара, нѣсколько на востокъ, находится крупный промыселъ этой фирмы.

Около Шахсувара, нѣсколько къ востоку, глубина подходитъ такъ близко, что пароходы въ тихую погоду могутъ подходить къ самому берегу, а въ небольшомъ разстояніи отъ него глубина уже достигаетъ ста саженъ.

Отъ Шахсувара берегъ продолжаетъ спускаться на юго-востокъ. Горы еще ближе подходятъ къ берегу и здѣсь, можно сказать по всей справедливости, находится самая красивая часть персидскаго побережья, она густо населена и имѣетъ много прибрежныхъ торговыхъ пунктовъ.

Море здѣсь сравнительно глубже, чѣмъ въ другихъ мѣстахъ, и въ нѣкоторыхъ пунктахъ большая глубина имѣется почти у самаго берега.

Между Шахсуваромъ и Мешедессеромъ расположены 25 приморскихъ пунктовъ, куда пароходы заходятъ по мѣрѣ надобности, между которыми наиболѣе важнымъ является Ферикенаръ, куда зашло въ 1909—10 г. г. 43 парохода и 29 парусниковъ

Отъ Шахсувара до Мешедесера прямымъ рейсомъ около 10 часовъ ходу.

---

6. Мешедесеръ.

Мешедесеръ — крупная деревня, находящаяся приблизительно въ одной верстѣ отъ берега моря, на рѣкѣ Бабуль. Въ этой мѣстности горы отходятъ далеко отъ берега и видны на горизонтѣ съ почти сливающимися очертаніями отдѣльныхъ хребтовъ и отроговъ. Эта обширная горная группа увѣнчана величественной горою Демавендъ, высотою въ 18.600 футъ. Вершина ея, напоминающая собою сахарную голову, покрытую вѣчными снѣгами, въ хорошую, погоду красиво блеститъ въ лазурной выси. Если на Демавендѣ скопляются тучи или закрываютъ ее собою, то это вѣрный признакъ надвигающагося норда или нордъ-веста и по этому признаку мѣстные жители опредѣляютъ возможность грузовыхъ операцій на рейдѣ. Замѣчу здѣсь, что, по увѣренію моряковъ, Демавендъ въ хорошую, ясную погоду виденъ при рейсѣ изъ Баку за 150 мил., а лѣтомъ виденъ и изъ Красноводска. Отъ Мешедесера, на разстояніи приблизительно 24 верстъ, по р. Бабуль расположенъ важный торговый городъ Барфрушъ, отъ котораго идетъ на юго-западъ дорога на городъ Амоль, а отсюда на города Демавендъ и Тегеранъ; другая дорога идетъ на востокъ на города Сари, Ашрефъ и Астрабадъ; отъ Сари идетъ также дорога на города Али-Абадъ, Фирюзкухъ и Тегеранъ.

Отъ Мешедесера до Тегерана считается около 225 верстъ. Дорога, несмотря на давнее существованіе, до сихъ поръ только вьючная.

Рѣка Бабуль беретъ начало на высотахъ Эльбурса, нѣсколько на западъ отъ подножья Демавенда, и до города Барфруша течетъ въ видѣ быстрой горной рѣки; отсюда-же она течетъ медленнѣе по равнинѣ, постепенно расширяясь къ

устью и достигая передъ впаденіемъ въ море ширины саженъ въ 80. Берега рѣки очень живописны, сложены изъ плодороднаго ила и покрыты лѣсной растительностью. Въ нее заходитъ въ большомъ количествѣ красная рыба для икрометанія.

До деревни Мешедесеръ Бабуль довольно глубокъ, но затѣмъ въ обыкновенное время глубина его уменьшается по мѣрѣ подъема вверхъ и мѣстами не превышаетъ одного фута, такъ что лодки проходятъ до Барфруша съ трудомъ и только кулазы могутъ ходить круглый годъ. Во время-же половодья глубина значительно увеличивается и Бабуль становится судоходенъ до самаго Барфруша.

Бабуль настолько сильная рѣка, что прокладываетъ себѣ выходъ въ море, чуть-чуть только уклоняясь къ востоку. Выносы ея значительны и состоятъ изъ ила и большихъ количествъ сѣраго песку, нѣсколько желтоватаго оттѣнка. Взмученныя частицы ила при отсутствіи теченія съ моря относятся на нѣсколько верстъ отъ берега далеко за предѣлы рейда. При надвигающемся-же сѣверномъ вѣтрѣ и волненіи, теченіе устанавливается съ моря къ берегу и тогда слой воды съ взмученными частицами глины, окрашенный въ желтовато-сѣрый цвѣтъ, отходитъ почти къ самому берегу. По этому признаку моряки опредѣляютъ возможность производить спокойно операціи на рейдѣ.

Баръ отлагается передъ устьемъ рѣки отъ одного берега до другого полукругомъ, широкой отмелью, на которой всегда стоитъ бурунъ въ видѣ мелкой частой зыби, не выше аршина при тихой погодѣ и въ видѣ грозной бушующей стихіи приболѣе сильной, даже мертвой зыби. Этотъ баръ очень опасенъ и сообщеніе черезъ него прекращается при малѣйшемъ появленіи мертвой зыби съ сѣвера. Во время болѣе сильнаго буруна дно бара даже прямо обнажается и лодку бьетъ днемъ объ

мель, такъ что разбиваетъ совершенно; у плоскодонныхъ-же киржимовъ дно иногда даже совсѣмъ отрывается.

Весь берегъ, на востокъ и западъ отъ устьевъ рѣки, сложенъ изъ выносовъ песку, изъ котораго дующіе здѣсь съ большой силой вѣтры образовали вдоль всего берега гряды довольно высокихъ дюнъ. Самая высокая изъ дюнъ расположена недалеко отъ устья рѣки по ея восточному берегу, и на ней установлена башня, на которой прежде зажигался огонь для того, чтобы по нему суда могли оріентироваться. Этотъ первобытный маякъ существуетъ еще и до сихъ поръ.

У подножія этой дюны, со стороны моря, расположенъ складъ керосина фирмы братьевъ Нобель, съ 3 крупными цистернами, куда керосинъ доставляется наливными пароходами. За дюной расположены агентства, склады, жилые дома и таможня.

Пристань тянется вдоль берега и имѣетъ въ длину около 100 саж., построена она изъ свай и покрыта толстыми досками; ширина ея около 3 саж. при высотѣ надъ водой около 2 арш. Къ этой пристани обязаны приставать всѣ лодки и здѣсь производятся всѣ таможенныя операціи.

По лѣвому берегу около устьевъ рѣки огромный участокъ занятъ рыбнымъ промысломъ фирмы Ліанозова.

Грузовыя операціи совершаются на весьма неспокойномъ рейдѣ. Въ зимнее время судамъ приходится отстаиваться въ ожиданіи погрузки и нагрузки товаровъ цѣлыя сутки, подвергаясь иногда очень сильной качкѣ. Если пароходъ, въ виду полной невозможности производить разгрузку и прекращенія сообщенія съ берегомъ, уйдетъ отстояться въ Бендеръ—Гязь, сгрузить тамъ товары, предназначающіеся для этого пункта, и вернется обратно въ Мешедесеръ, то это грозитъ ему, какъ увидимъ ниже, большими непріятностями таможеннаго характера. Въ теченіе года въ Мешеде-

серъ заходитъ около 50 почтовыхъ пароходовъ, свыше 100 грузовыхъ пароходовъ Восточнаго общества и „Кавказа и Меркурія“ и около 50 пароходовъ частныхъ лицъ. Парусныя суда заходятъ сюда въ ограниченномъ количествѣ.

По свѣдѣніямъ персидской таможни, съ 20 марта 1909 г. по 21 марта 1910 г., прибыло 254 парохода въ 86.243 т., и парусныхъ судовъ—16, въ 186 т. Отошло судовъ столько же.

Разгрузка и нагрузка производится лодками. Такъ какъ команда лодокъ заинтересована въ совершеніи большого числа рейсовъ и полученіи груза, то, когда подходитъ пароходъ, къ нему устремляется вся флотилія лодокъ на перегонки, стараясь каждая попасть къ пароходу первой. Съ парохода можетъ грузиться обыкновенно только по одной лодкѣ у носового и кормового трюма, т. к. огромное большинство пароходовъ имѣютъ по одной лебедкѣ у каждаго трюма; но, если есть грузъ на палубѣ, то его забираютъ столько лодокъ, сколько можетъ пристать къ пароходу. Въ такомъ случаѣ погрузка груза въ лодки прямо варварская.

Мнѣ пришлось присутствовать при нагрузкѣ на лодку партіи спичекъ, укупоренныхъ въ крѣпкіе фанерные ящики, стянутые проволокой. Эти ящики бросались прямо съ кормовой палубы въ лодку. Хотя при этомъ работа шла очень быстро, но зато ящики страдали жестоко—у многихъ совершенно отлетали дно или крышка, и пачки со спичками высыпались вонъ; падающія пачки подбирались въ лодкѣ и складывались обратно въ расколовшіеся ящики.

Такимъ-же образомъ спускались кувыркомъ въ лодку и ящики съ посудой.

И тѣмъ не менѣе, Мешедесеръ по обезпеченности разгрузочными средствами и быстротѣ работы считается лучшимъ персидскимъ портомъ.

По отношенію къ Мешедесеру необходимо отмѣтить ту опасность, которую представляетъ баръ

рѣки Бабуль. Агентамъ и служащимъ въ агентствѣ приходится выѣзжать на плоскодонныхъ киржимахъ къ каждому пароходу, даже и въ свѣжую погоду. Мертвая зыбь и шквалъ здѣсь налетаютъ съ такой быстротой, что нерѣдко агентъ пріѣхавшій на пароходъ при тихой погодѣ, не успѣваетъ съѣхать до развитія волненія на барѣ и попадаетъ въ жестокій бурунъ.

За послѣдніе года на Мешедесерскомъ рейдѣ погибло 2 агента и 3 конторщика, да и теперешній агентъ не разъ переворачивался на барѣ и едва не тонулъ. Часто погибаютъ и лодки, которыя возвращаются къ берегу, большею частью съ восточной стороны отъ рѣки Бабуль.

Въ общемъ Мешедесерскій рейдъ является однимъ изъ наиболѣе опасныхъ на Каспійскомъ морѣ, но здѣсь ни нами, ни персидскимъ правительствомъ, не сдѣлано ровно ничего для облегченія тяжелыхъ условій, при которыхъ совершаются грузовыя операціи. Даже нѣтъ спасательной лодки, которой можно бы было оказать помощь терпящимъ бѣдствія у береговъ. Нельзя не сдѣлать нѣкотораго упрека и управленію бюро персидскихъ транспортовъ, что оно не имѣетъ при агентствѣ хорошей лодки, приспособленной для совершенія рейса черезъ баръ къ пароходамъ и построенной по типу спасательныхъ лодокъ. Всѣ операціи совершаются на первобытномъ киржимѣ, который, конечно, не можетъ выдержать силы волнъ и при первомъ-же ударѣ дномъ о мель разбивается въ щепы. Съ этого слѣдовало бы прежде всего и начать улучшеніе условій работы на Мешедесерскомъ рейдѣ. Вслѣдствіе его ненадежности почтовые пароходы общества „Кавказъ и Меркурій“ при сколько-нибудь ненадежной погодѣ оставляютъ въ Бендеръ-Гязѣ почту, пассажировъ и грузъ, которые доставляются уже въ Мешедесеръ со слѣдующимъ пароходомъ Восточнаго общества.

Пароходы „Кавказъ и Меркурій“ совершали

прежде рейсъ изъ Энзели до Бендеръ-Гяза и обратно черезъ Энзели въ Баку, но уже нѣсколько лѣтъ какъ они прекратили эти рейсы, ограничиваясь однимъ рейсомъ въ недѣлю между Красноводскомъ и Мешедесеромъ. Это представляетъ для пассажировъ, ѣдущихъ изъ Энзели въ Мешедесеръ, большое неудобство, такъ какъ остальные пароходы приспособлены преимущественно для грузовыхъ операцій.

Грузовые пароходы частью приспособлены также не вполнѣ удовлетворительно: они одновременно не могутъ работать на оба борта, что въ значительной мѣрѣ удлиняетъ грузовыя операціи.

Изъ всѣхъ приморскихъ пунктовъ между Энзели и Астрабадскимъ заливомъ Мешедесеръ имѣетъ наибольшее значеніе. Черезъ него доставка грузовъ къ Тегерану значительно ближе, чѣмъ изъ Решта, и, если тѣмъ не менѣе грузы избираютъ направленіе на Рештъ, то только потому, что въ Энзели значительно болѣе удобный портъ, а отъ Решта до Тегерана идетъ шоссейная дорога. Если-бы нашлись предприниматели, которые бы взяли на себя постройку шоссейной дороги изъ Мешедесера на Тегеранъ и устроили приспособленіе для безопасной стоянки судовъ на Мешедесерскомъ рейдѣ, то несомнѣнно главное движеніе грузовъ въ Тегеранъ и обратно направилось бы черезъ Мешедесеръ. Насколько этотъ путь короче Рештскаго, мы указываемъ ниже, говоря о существующемъ предположеніи перенести грузовыя операціи изъ Энзели въ Мешедесеръ въ случаѣ утвержденія сбора съ судовъ, предположеннаго нашимъ правительствомъ.

Въ Мешедесерѣ не было бы основанія устраивать портъ такого-же типа, какъ и въ Энзели, т. е., пользуясь для стоянки судовъ рѣкою Бабуль: здѣсь пришлось бы выстроить портъ въ видѣ брекватера, параллельнаго берегу, который бы прикрылъ рейдъ съ сѣвера, а если придать за-

кругленія его концамъ, — то и съ востока и запада.

Затѣмъ, необходимо построить молы съ западной и восточной стороны такъ, чтобы рейдъ былъ прикрытъ и съ этихъ двухъ сторонъ, въ особенности съ западной, откуда часто заходитъ значительное волненіе. Само собой разумѣется, что мѣсто для порта нужно выбрать такъ, чтобы выносы рѣки Бабуль въ него не попадали. Такъ какъ въ этой части Каспійскаго моря наносы передвигаются повидимому съ запада на востокъ, то и портъ надо построить къ западу отъ устья рѣки Бабуль.

При постройкѣ порта, Мешедесеръ станетъ однимъ изъ наиболѣе удобныхъ пунктовъ для разгрузки товаровъ и движенія пассажировъ, а при постройкѣ шоссе, а еще лучше желѣзной дороги, отсюда на Тегеранъ, получитъ значеніе главнаго пункта на всемъ побережьѣ Каспійскаго моря, въ которомъ наша торговля будетъ поставлена въ болѣе благопріятныя условія, чѣмъ у нашихъ конкурентовъ.

При установленіи прямого сообщенія между Мешедесеромъ и Баку и при наличности порта и дороги, въ значительной степени ускорится и удешевится привозъ нашихъ товаровъ въ самый центръ Персіи.

Въ настоящее время бюро персидскихъ транспортовъ по иниціативѣ своего инспектора И. В. Шубина организуетъ сообщеніе по р. Бабуль отъ Мешедесера до Барфруша (разстояніе 24 версты): здѣсь устанавливаются спеціальнаго типа моторный барказъ и 2 небольшія шаланды для перевозки грузовъ и пассажировъ. Принимая во вниманіе, что большую часть года вслѣдствіе дождей дорога до этого города не проѣзжая, возможность воднаго сообщенія значительно удешевитъ и облегчитъ грузовое движеніе.

7. Отъ Мешедесера до Астрабадскаго залива.

За Мешедесеромъ берегъ понемногу поднимается на сѣверовостокъ. Характеръ берега здѣсь уже иной—это песчаный, широкій пляжъ съ песчаной широкой равниной, вслѣдствіе чего онъ мало населенъ. Здѣсь останавливаются только въ двухъ пунктахъ: Ларинѣ—въ 20 миляхъ отъ Мешедесера и Фарахабадѣ—въ 4 миляхъ отъ Ларина.

Ферахабадъ является значительнымъ населеннымъ пунктомъ, куда заходитъ судовъ немногимъ меньше, чѣмъ въ Шахсуваръ. Такъ, по свѣдѣніямъ персидскихъ таможенъ, съ 20 марта 1909 по 21 марта 1910 г. г. прибыло сюда 51 пароходъ и 8 парусниковъ.

Отъ Ферахабада идетъ дорога въ города Сари и Ашрефъ.

За Ферахабадомъ берегъ поднимается довольно сильно на сѣверо-востокъ до селенія Музеръ-Абадъ, откуда уже начинается коса, образующая Астрабадскій заливъ.

---

8. Астрабадскій заливъ и Бендеръ-Гязъ.

Коса, отдѣляющая Астрабадскій заливъ, называется Потемкинской или Міанъ-кале. Длина ея достигаетъ 44 вер. Она сложена изъ наносовъ, прибиваемыхъ моремъ, которые продолжаютъ отлагаться и въ настоящее время.

Около восточной оконечности косы расположены три острова—Большой, Средній и Малый Ашуры. Островъ Большой Ашуръ называется также Ашуръ-Аде; отъ Потемкинской косы онъ отдѣлялся еще недавно широкимъ проливомъ, имѣвшимъ до 6 футъ глубины. Теперь онъ почти занесенъ и настолько мелководенъ, что его можно переходить въ бродъ.

Астрабадскій заливъ косою и островами совершенно прикрытъ отъ морскихъ вѣтровъ и волненій и представляетъ собою прекрасную стоянку для судовъ. Онъ имѣетъ въ длину до 63 вер., а наибольшая ширина его въ восточной части достигаетъ 12 верстъ. Южный берегъ залива называется Гязьскимъ берегомъ отъ дер. Гязь или Гезъ, лежащей близъ рѣчки того же имени. Прибрежная полоса представляетъ собой широкую равнину, покрытую лѣсной растительностью. На югѣ равнина достигаетъ подножья высокихъ горныхъ хребтовъ, тянущихся на востокъ до границы Закаспійской области. Приблизительно въ 12 в. отъ рѣчки Гязь къ сѣверу въ заливъ впадаетъ рѣчка Карасу или Черная, которая прежде составляла нашу границу съ Персіею.

При дер. Гязь расположено торгово - промышленное населеніе, называемое Бендеръ-Гязь, т. е. Гязскій берегъ. Нельзя не отмѣтить слѣдующей интересной особенности: Астрабадскій заливъ является какъ бы симметричнымъ по отношенію къ Энзелійскому — послѣдній занимаетъ западный уголъ Каспійскаго моря какъ разъ у начала его поворота на сѣверъ, точно такъ же какъ Астрабадскій заливъ расположенъ какъ разъ въ томъ мѣстѣ восточнаго угла Каспійскаго моря, гдѣ берегъ поднимается къ сѣверу; до извѣстной степени и очертанія обоихъ заливовъ похожи другъ на друга. Сходство усугубляется еще тѣмъ, что какъ въ Энзелійскомъ, такъ и въ Астрабадскомъ заливѣ западная часть мелководна и поросла камышами. Глубина Астрабадскаго залива различна. Въ своей восточной части противъ острововъ она достигаетъ отъ 3 до $3^1/_2$ саж., ближе къ берегу уменьшается до 13 и 11 фут., въ мелководной западной части не превышаетъ и 5 фут., а у береговъ настолько ничтожна, что къ нимъ нельзя подойти и на лодкѣ.

Астрабадскій заливъ привлекаетъ для нереста огромное количество разной рыбы, какъ красной,

такъ и частиковой, вслѣдствіе чего здѣсь издавна существуютъ весьма важный ловъ рыбы, которымъ занимались и занимаются туркмены, живущіе у восточнаго берега залива.

Самъ по себѣ поселокъ Бендера-Гязь имѣетъ ничтожное значеніе, но къ нему подходятъ весьма важные пути: одинъ изъ нихъ идетъ изъ Мешхеда на Астрабадъ до Бендеръ-Гяза и далѣе на гор. Ашрефъ и Сари; другой путь идетъ черезъ города Бастамъ и Шахрудъ. Такимъ образомъ, сравнительно небольшой приморскій пунктъ Бендеръ-Гязь обслуживаетъ обширный районъ сѣверо-восточной Персіи.

Въ прежнія времена большую роль игралъ гор. Ашрефъ, расположенный въ 8 вер. отъ берега залива, въ настоящее—же время наиболѣе важными населенными пунктами по заливу являются острова Ашуръ-Аде, устье рѣки Красу и Бендеръ-Гязь.

На островахъ Ашуръ-Аде, собственно на Большемъ Ашурѣ, расположена наша станція, перенесенная сюда въ началѣ 50-хъ годовъ съ острова Сара.

Въ настоящее время очень много нападаютъ на стоянку въ Ашуръ-Аде, находя мѣстность весьма неудобной и условія для жизни тяжелыми. Въ извѣстной степени это справедливо: мѣстность около острововъ Ашуръ довольно лихорадочная, но, тѣмъ не менѣе, все же здѣсь жить вполнѣ возможно. Въ прежнее время, когда въ Астрабадскій заливъ заходило очень мало нашихъ судовъ и когда служащіе при станціи были, такъ сказать, совершенно заброшены, условія жизни здѣсь, конечно, были очень тяжелы, но теперь обстоятельства значительно измѣнились — пароходное движеніе очень оживленное, а русское населеніе въ значительной мѣрѣ увеличивается и поэтому общія условія жизни значительно благопріятнѣе.

Острова Ашуръ-Аде принадлежатъ намъ на основаніи договора съ Персіей съ очень давнихъ

временъ и никогда не возникало сомнѣнія объ ихъ принадлежности намъ. Несмотря на это, мы умудрились было потерять и этотъ небольшой клочекъ земли. Персы, не спрашивая ничьего разрѣшенія, устроили здѣсь свою таможню и начали преспокойно хозяйничать; наконецъ, хватились за это начальники станціи, завязалась переписка, изъ которой оказалось, что въ распоряженіи начальника Каспійской флотиліи и Бакинскаго порта нѣтъ никакихъ документовъ, которые подтверждали-бы наше владѣніе этими островами, почему и возникла мысль о предоставленіи ихъ Персіи. Тѣмъ не менѣе, съ этой мыслью не согласились высшія инстанціи и персовъ понудили очистить островъ и убрать таможню.

Мнѣ кажется, что намъ слѣдуетъ сохранить стоянку военныхъ судовъ въ этомъ мѣстѣ до тѣхъ поръ, пока въ этой части Персіи не водворится порядокъ вещей, которымъ бы совершенно устранялась опасность нарушенія нашихъ интересовъ со стороны непокорныхъ персидскихъ племенъ, да и во всѣхъ отношеніяхъ весьма важно для насъ имѣть собственную землю въ этой части Каспійскаго моря.

Не лишенъ интереса вопросъ, кому принадлежитъ Астрабадскій заливъ—намъ или Персіи. Въ настоящее время не вызываетъ никакихъ сомнѣній вопросъ о принадлежности намъ Каспійскаго моря до отрѣза воды у береговъ Персіи. Разъ это такъ и разъ намъ принадлежатъ всѣ воды Каспія, то очевидно намъ должны принадлежать и оба залива Каспійскаго моря—Энзелійскій и Астрабадскій. Удержать въ нашемъ владѣніи ихъ тоже представляетъ большой интерѣсовъ.

Нѣсколько къ юго-востоку отъ острововъ Ашуръ-Аде у устьевъ рѣчки Карасу, расположенъ обширный промыселъ фирмы Ліанозовыхъ.

Спокойствіе водъ залива позволяетъ устроить плотъ на водѣ, на плоту же расположены и по-

сольные чаны. Около плота на берегу находится цѣлый поселокъ, состоящій изъ казармъ рабочихъ, которыхъ сюда нанимается до 1.500 человѣкъ, жилыхъ домовъ для служащимъ и разныхъ хозяйственныхъ построекъ.

Промыселъ расположенъ около самой рѣчки Карасу.

Немного къ сѣверу отъ промысла Ліанозовыхъ расположился небольшой поселокъ, основанный молоканами, которыхъ выписалъ изъ Карской области ханъ Астрабадской провинціи. Сперва они были поселены въ числѣ 24 семей за Гязью, но мѣстность имъ не понравилась и 12 семей переселись на Карасу, а 12 перекочевали въ другія мѣста. Имъ предоставлена земля въ вѣчную аренду, за что они должны платить хану $\frac{1}{10}$ урожая. Кромѣ своей земли, они арендуютъ большія пространства подъ пахоту и сѣнокошеніе. Для населенія Ашуръ-Аде и Ліанозовскаго промысла присутствіе этого русскаго поселка является крайне благодѣтельнымъ такъ какъ онъ доставляетъ имъ всевозможные жизненные припасы и, что особенно цѣнно, молочные продукты.

Бендеръ-Гязь представляетъ изъ себя небольшой поселокъ около персидской таможни. Берегъ у Бендеръ-Гязя очень отмелъ и въ ста саженяхъ отъ уреза воды глубина не превышаетъ 2 футъ; только приблизительно въ верстѣ или $1^1/_2$ вер. отъ берега глубина настолько увеличивается, что позволяетъ останавливаться судамъ съ осадкой въ 12 футъ. Около этого мѣста и установленъ дебаркадеръ, вблизи котораго останавливаются всѣ пароходы.

Такъ какъ Астрабадскій заливъ совершенно закрытъ отъ всякаго волненія, то стоянка судовъ на рейдѣ вполнѣ безопасная и удобная, грунтъ для якорной стоянки тоже хорошій. Только при сильныхъ западныхъ вѣтрахъ и отчасти сѣверо-западныхъ въ заливѣ разводится небольшая зыбь,

которая, однако, не мѣшаетъ грузовымъ операціямъ.

Дебаркадеромъ является большая деревянная баржа на подобіе тѣхъ, которыя устанавливаются на 12—футовомъ рейдѣ и въ другихъ мѣстахъ, укрѣпленная на якоряхъ, въ трюмъ которой помѣститься нѣсколько десятковъ тысячъ пудовъ груза. На баржѣ постоянно живетъ конторщикъ и нѣсколько рабочихъ, для сообщенія съ берегомъ баржа имѣетъ небольшой кулазъ. Въ нее сдается пароходами транзитный грузъ, который не предназначается для Бендеръ-Гязя и не подлежитъ поэтому непремѣнной сдачѣ въ таможню.

Обыкновенно перегрузка на дебаркадерѣ производится очень быстро, такъ какъ дебаркадеръ и пароходъ стоятъ неподвижно; однако, эта операція можетъ совершаться только въ присутствіи чиновника персидской таможни, который за каждый часъ дежурства получаетъ 14 кранъ, т. е. около 2 р. 40 к. Поэтому бюро персидскихъ транспортовъ старается какъ можно меньше пользоваться дебаркадеромъ и, если къ нему прибѣгаетъ, то лишь тогда, когда нѣтъ возможности безъ него обойтись.

Всѣ грузы, предназначаемые въ Бендеръ-Гязь, перегружаются на лодки, которыя доставляютъ ихъ на пристань. Разгрузка въ Астрабадскомъ заливѣ, несмотря на тихую стоянку для судовъ, считается обставленной хуже, чѣмъ въ Мешедесерѣ. Это происходитъ потому, что на лодкахъ обыкновенно небольшое число матросовъ, не принимающихъ участія въ работахъ на пароходѣ и не имѣющихъ къ тому же основанія спѣшить съ работой.

Съ давнихъ временъ персидскіе шахи даровали жителямъ деревни Гязь за какія-то услуги монопольное право производства грузовыхъ операцій и вообще плаванія по Астрабадскому заливу. На основаніи этого жители Гязи и считаютъ, что, кромѣ нихъ, никто не имѣетъ права зани-

маться разгрузкой и нагрузкой пароходовъ, всего же у нихъ имѣется 10 лодокъ, принадлежащихъ одной артели. При такой организаціи нѣтъ стимула торопиться съ грузовыми операціями — все равно грузъ не минетъ ихъ и заработокъ будетъ раздѣленъ поровну.

При хорошей погодѣ лодки работаютъ отъ 9 часовъ утра до заката солнца.

Но, стоитъ лишь дождю начать накрапывать или погода станетъ нѣсколько свѣжей, лодочники бросаютъ работу и лодки уходятъ къ пристани. Кромѣ того, при монополіи лодочники могутъ повышать какъ имъ угодно цѣны за нагрузку и погрузку. Когда капризы и требованія лодочниковъ стали совершенно нестерпимы, общество „Кавказъ и Меркурій“ хотѣло завести свои лодки и пріобрѣло таковыя, но тогда поднялся цѣлый бунтъ, наше консульство не оказало надлежащей поддержки, обществу пришлось отказаться отъ своего намѣренія и положеніе дѣла осталось прежнее.

Въ Бендеръ-Гязь еженедѣльно приходитъ и отходитъ почтовый пароходъ изъ Красноводска въ Мешедесеръ и обратно и сверхъ того посѣщаютъ этотъ портъ не менѣе 200 разныхъ пароходовъ. Парусныхъ судовъ, приходящихъ изъ другихъ портовъ, въ заливъ бываетъ ежегодно не менѣе 100. Изъ нихъ большая часть приходитъ съ о. Челекена и г. Красноводска Наиболѣе оживленное движеніе происходитъ въ зимніе мѣсяцы, когда изъ Бендеръ-Гязя отправляется наибольшее количество грузовъ. Въ общемъ грузооборотъ не менѣе 2 милліоновъ пудовъ въ годъ, въ будущемъ же году ожидается увеличеніе грузовъ, такъ какъ одинъ только промыселъ Ліановыхъ обѣщаетъ доставить до 800 тыс. пудовъ рыбнаго товара для вывоза.

Развившійся грузооборотъ заставляетъ подумать объ улучшеніи условій грузовыхъ операцій.

Наиболѣе цѣлесообразно было бы построить

пристань на желѣзныхъ сваяхъ, такой длины, чтобы она давала возможность судамъ непосредственно приставать къ ней и разгружаться безъ помощи лодокъ, отправляя грузы на вагонеткахъ въ таможню. Выстроить такую пристань не представляется труда—необходимо только разсчитать, цѣлесообразна ли затрата необходимыхъ на нее суммъ при существующемъ положеніи торговли.

Весьма также желательно хотя немного улучшить условія жизни на островахъ Ашуръ-Аде, которые затопляетъ при западныхъ вѣтрахъ сплошь, кромѣ небольшого пространства, составляющаго западную часть острова Большой Ашуръ-Аде. Если бы со стороны моря нѣсколько укрѣпить и поднять берегъ, то это хроническое бѣдствіе было бы устранено и условія жизни значительно бы улучшились. Указывая на желательность этихъ улучшеній, нельзя не замѣтить, что надежды на осуществленіе ихъ въ ближайшемъ будущемъ со стороны Персіи, при существующемъ тамъ положеніи вещей, нѣтъ никакой.

---

9. Отъ Астрабадскаго залива до Атрека.

Начиная отъ Бендеръ-Гязя, восточный берегъ Каспійскаго моря круто поднимается на сѣверъ параллельно меридіану, представляя собою рѣзко обрѣзанную линію. Не доходя Атрека, берегъ образуетъ косу, отдѣляющую южную часть залива Гасанъ-Кули, сѣверная часть котораго принадлежитъ уже намъ.

Кромѣ Атрека; здѣсь впадаетъ довольно крупная рѣчка Гюргенъ.

Прилегающая часть моря довольно мелководна и сравнительно спокойнѣе остальной части побережья, такъ какъ отъ сѣверныхъ вѣтровъ она нѣсколько прикрыта материкомъ, а южный вѣтеръ дуетъ вдоль берега. Прилегающая страна

представляетъ обширную низменность, занятую кочевьями туркменъ. Кромѣ животноводства, они занимаются въ обширныхъ размѣрахъ и рыбнымъ ловомъ и являются очень древними мореплавателями. Они были всегда отчаянными пиратами и отъ ихъ набѣговъ страдало, какъ персидское, такъ и среднеазіатское побережье. Селеній или городовъ въ прямомъ смыслѣ этого слова здѣсь совершенно нѣтъ, а имѣются только большія зимовья — Гюмишъ-тепе, Хаджи-Нефесъ и др., расположенныя около моря. Пароходы посѣщаютъ эти пункты рѣдко, но между ними и Астрабадскимъ заливомъ, съ одной стороны, и Красноводскомъ, съ другой, установилось оживленное сообщеніе туркменскими парусными лодками. Наиболѣе крупнымъ пунктомъ является Гюмишъ-тепе, куда приходитъ болѣе 200 парусныхъ судовъ.

Стоянка судовъ во всѣхъ этихъ пунктахъ весьма неудобная, операціи приходится совершать на открытомъ рейдѣ при мелководьѣ на большомъ разстояніи отъ берега. Конечно, какъ и на остальномъ побережьѣ, здѣсь не имѣется ни огней, ни знаковъ.

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Изъ приведеннаго очерка усматривается, что на протяженіи персидскаго побережья расположено 4 крупныхъ порта, 6 второстепенныхъ и 52 мелкихъ.

Изъ этихъ портовъ только два находятся въ спокойномъ заливѣ и только въ одномъ имѣются портовыя сооруженія.

Плаваніе судовъ на этомъ пространствѣ обставлено большими неудобствами вслѣдствіе отсутствія не только портовъ, но также и маяковъ, огней и знаковъ.

Не меньшее неудобство представляетъ и отсутствіе хорошихъ современныхъ картъ.

Въ южной части Каспія мы имѣемъ полную монополію судоходства; персамъ принадлежатъ только мелкія парусныя и разгрузочныя суда, остальныя-же всѣ принадлежатъ намъ. Нашъ парусный каспійскій флотъ обслуживаетъ потребности всего персидскаго побережья.

Юридически, однако, персы имѣютъ, на основаніи Туркменчайскаго договора 10 февраля 1828 года, право имѣть коммерческій флотъ.

Но на нашей сторонѣ, къ счастью, до сихъ поръ была фактическая невозможность для персовъ имѣть свой торговый флотъ на Каспійскомъ морѣ Бѣдность страны отвлекала до сихъ поръ вниманіе персидскихъ предпринимателей въ болѣе внутреннія области и на болѣе простыя и вѣрныя предпріятія; они не пытались завести своего парового коммерческаго флота и мы до сихъ поръ имѣемъ монополію плаванія по персидскому побережью, но кто можетъ ручаться за будущее? Завтра можетъ явиться компанія персидская или подъ персидскимъ флагомъ, и тогда кончится наше привилегированное положеніе. Это обстоятельство надо имѣть въ виду и всѣми способами стараться закрѣпить и упрочить наше здѣсь положеніе.

Наиболѣе вѣрнымъ было бы присоединеніе къ нашимъ владѣніямъ подъ тѣмъ или другимъ видомъ всего Персидскаго побережья, хотя бы въ тѣхъ границахъ, въ которыхъ оно принадлежало намъ нѣкогда. Тогда, конечно, судьба нашего судоходства въ южной части Каспія была бы вполнѣ и навѣки обезпечена. Но, къ несчастью, подобное разрѣшеніе вопроса не вполнѣ зависитъ отъ насъ и потому необходимо, по крайней мѣрѣ, принять вполнѣ доступныя и зависящія отъ нашей власти мѣры къ улучшенію условій нашего судоходства въ персидскихъ водахъ.

Здѣсь необходимо, прежде всего, коснуться весьма важнаго и существеннаго вопроса: кому принадлежатъ воды, омывающія Персидское побережье Каспійскаго моря?

Этотъ вопросъ, какъ это ни странно, вызываетъ не мало недоразумѣній и ложныхъ толкованій среди публицистовъ и теоретиковъ международнаго права. Забывая, что Каспійское море, есть море закрытое, которое даже научной географіей считается озеромъ, нѣкоторые полагаютъ, что и на немъ должна быть территоріальная зона, какъ на открытыхъ моряхъ, и отстаиваютъ принципъ свободнаго по нему судоходства, внѣ предѣловъ территоріальной зоны. Утверждающіе это, однако, совершенно не считаются еще и съ текстомъ нашихъ договоровъ съ Персіей.

Согласно Петербургскому трактату 1723 года мы пріобрѣли побережье отъ Средней Азіи до теперешнихъ границъ Кавказа. Возвращая его Персіи въ 1739 г., мы, однако, сохранили право владѣнія моремъ и ни единымъ словомъ, ни въ одномъ изъ другихъ договоровъ не дали повода полагать что отъ этого права отказываемся; поэтому владѣнія Персіи начинаются лишь отъ линіи берега вглубьстраны, море же принадлежитъ всецѣло намъ.

Вопросъ этотъ лѣтъ 10 тому назадъ подвергся всестороннему обсужденію въ особомъ совѣщаніи, которое пришло къ тому же самому заключенію и результатомъ этого—такъ сказать, выраженіемъ фактическаго обладанія нами моремъ—было то, что мы сдали въ аренду фирмѣ Ліанозова до 1929 г. рыбный ловъ въ прикаспійской части Каспія, противъ чего персидское правительство никакихъ возраженій не встрѣтило.

Перейдемъ теперь къ сводкѣ неудобствъ, которыя представляетъ персидское побережье для нашего судоходства.

Весьма существенное затрудненіе предвидится отъ того сбора съ пароходовъ и судовъ, который министерство промышленности и торговли рѣшило ввести въ Энзели. Сперва предполагалось установить попудный сборъ со всѣхъ грузовъ, проходящихъ черезъ Энзели, съ предназначеніемъ его на

надобности Энзелійскаго порта. Но на это персидское правительство не изъявило согласія, полагая, что для надобности Персіи Энзелійскій портъ совершенно не нуженъ, а нуженъ только для насъ. Поэтому оно указало, что мы можемъ, если признаемъ это нужнымъ, обложить какимъ угодно сборомъ лишь наши пароходы.

Наши представители въ Персіи не сумѣли отстоять нашу точку зрѣнія и поэтому министерство торговли и промышленности, въ вѣдѣніе котораго перешелъ Энзелійскій портъ, отказалось отъ мысли введенія попуднаго сбора, установивъ сборъ съ каждой регистровой тонны парохода, отходящаго въ Энзели, въ размѣрѣ 80 коп.

Такимъ образомъ, за каждый рейсъ черезъ Энзели пароходъ долженъ уплачивать отъ 300 до 500 и болѣе рублей, хотя бы шелъ съ неполнымъ грузомъ и большую часть груза имѣлъ для другихъ портовъ.

Противъ этого сбора сильнѣйшимъ образомъ возстали пароходовладѣльцы и до сихъ поръ онъ не былъ введенъ, но его предполагается ввести въ ближайшемъ будущемъ.

Такой сборъ будетъ приносить большой вредъ: суда, чтобы избавиться отъ него, не будутъ вовсе заходить въ Энзелійскій портъ, а будутъ совершать свои грузовыя операціи на рейдѣ. Конечно, это будетъ представлять много больше неудобствъ, но всѣ расходы упадутъ на товароотправителей и пароходныхъ обществъ не коснутся. Въ интересахъ развитія судоходства необходимо совершенно отказаться отъ этой несчастной мысли и, если уже вводить какой нибудь сборъ, то скорѣе попудный, чѣмъ иной. При надлежащей постановкѣ вопроса и болѣе разумной настойчивости нашей дипломатіи персидское правительство неизбѣжно должно было бы на него согласиться *).

*) Къ, сожалѣнію, по послѣднимъ свѣдѣніямъ министерство торговли и промышленности рѣшило ввести этотъ сборъ съ января 1912 г.

Перейдемъ теперь къ судоходнымъ условіямъ побережья.

Главный и весьма существенный недостатокъ—неустроенность берега. Всѣхъ портовъ, посѣщаемыхъ здѣсь нашими судами, насчитывается до 60 и только въ Ашуръ-Аде и въ Энзели имѣются огни, въ остальныхъ же нѣтъ ни огней, ни знаковъ. Когда ночью пароходъ слѣдуетъ вдоль берега, послѣдній погруженъ совершенно во мракъ и только очень опытный капитанъ можетъ нѣсколько оріентироваться по очертаніямъ горъ и времени хода.

Населенные пункты—деревни—расположены всѣ поодаль отъ морского берега по теченію одноименныхъ съ ними рѣчекъ и закрыты съ моря древесной растительностью садовъ или лѣса, почему съ моря совершенно не видны.

Положеніе плавающаго затрудняется еще и тѣмъ, что огромное большинство пунктовъ не нанесены на наши морскія карты, которыя вообще сильно устарѣли и для многихъ мѣстъ побережья совершенно негодны.

Если слѣдовать берегомъ, то еще въ концѣ концовъ можно какъ нибудь разобраться, но при слѣдованіи прямымъ рейсомъ изъ Баку въ одинъ изъ второстепенныхъ пунктовъ, не значащихся на картѣ, судно ставится въ крайнее затрудненіе.

Неточность картъ и отсутствіе знаковъ и огней представляетъ не малую опасность для судовъ, подходящихъ къ берегу, вслѣдствіе постоянно развивающагося мелководья, въ особенности въ устьяхъ рѣкъ. Вслѣдствіе этого пароходъ можетъ легко очутиться въ весьма опасной близости отъ берега и, застигнутый штормомъ или шкваломъ—потерпѣть аварію.

Поэтому настоятельно необходимо озаботиться оборудованіемъ персидскаго берега огнями и знаками. Маяки, и притомъ постоянные, необходимо установить въ Энзели, Шахсуварѣ, Мешедесерѣ и

Ашуръ-Аде, а отличительные огни—во всѣхъ остальныхъ пунктахъ.

Надѣяться, чтобы мы могли добиться когда либо отъ персидскаго правительства, чтобы оно на свой счетъ оборудовало побережье въ указанномъ нами направленіи, нѣтъ основанія. При финансовомъ положеніи Персіи, конечно, на это ея правительство само не найдетъ средствъ, а при установившейся здѣсь точкѣ зрѣнія, что интересы судоходства не должны составлять даже и предмета заботъ персидскаго правительства, найти таковыя никогда и не будетъ желанія.

Но, тѣмъ не менѣе, и въ распоряженіи персидскаго правительства есть значительныя поступленія ихъ которыхъ можетъ быта выдѣлена необходимая сумма на оборудованіе и содержаніе маячной части—это таможенные доходы. Это было бы тѣмъ справедливѣе, что эти доходы доставляются нашимъ мореходствомъ и торговлей. Изъ этихъ доходовъ персидское правительство должно выдѣлить необходимую сумму въ распоряженіе нашего, такъ какъ маячная служба по персидскому побережью должна непремѣнно находиться въ вѣдѣніи нашего морского министерства.

Но, если бы почему либо не было признано возможнымъ потребовать ассигнованія денегъ отъ персидскаго правительства, то каспійское судоходство даетъ настолько большіе портовые сборы, что изъ поступающаго дохода можетъ быть ассигнована сумма, необходимая на постепенное оборудованіе маячной части по Персидскому побережью и содержаніе ея. Отъ персидскаго же правительства во всякомъ случаѣ необходимо добиться отвода нужныхъ для маячной службы участковъ земли въ каждомъ пунктѣ, гдѣ останавливаются наши суда.

Другой необходимостью является оборудованіе спасательной части на Персидскомъ побережьѣ, по крайней мѣрѣ, хотя въ главныхъ пунктахъ.

Какъ было указано выше, однимъ изъ наиболѣе

опасныхъ пунктовъ является Мешедесеръ, но и въ другихъ пунктахъ всегда имѣется большая или меньшая опасность при стоянкѣ на рейдѣ. Какія разыгрываются подчасъ драмы у персидскихъ береговъ, видно изъ слѣдующаго случая, происшедшаго на Рудесерскомъ рейдѣ въ серединѣ сентября прошлаго года.

Здѣсь стоялъ на якорѣ пароходъ „Александръ II“ частнаго владѣльца и пароходъ Восточнаго общества „Атрекъ“. Быстро налетѣвшій штормъ поставилъ пароходы въ критическое положеніе.

„Атрекъ“ потерялъ якорь, но успѣлъ выйти въ море и спасся, а „Александръ“ былъ переломленъ волненіемъ пополамъ. Команда успѣла только раздѣться и надѣть спасательныя пояса, какъ пароходъ затонулъ. Съ однимъ изъ служащихъ была жена и двое дѣтей, изъ которыхъ одинъ грудной. Несчастные 5 часовъ боролись съ волнами и теченіемъ и только къ утру добрались до берега, гдѣ не оказалось никого, кто бы могъ подать имъ помощь.

Такіе случаи могутъ имѣть мѣсто въ любомъ изъ пунктовъ побережья; поэтому вездѣ, гдѣ останавливаются наши суда, долженъ быть оборудованъ спасательный пунктъ, всего лучше при маячныхъ участкахъ.

Далѣе, мы указывали, гдѣ настоятельно необходимо было бы оборудовать портовыя сооруженія.

Вопросъ о развитіи нашей торговли съ Персіей давно и вполнѣ заслуженно пользуется большимъ вниманіемъ нашего правительства. Для этого примѣняются различныя поощрительныя мѣры, изъ которыхъ нѣкоторыя сопряжены съ большими расходами, какъ, напримѣръ, операціи Персидскаго-учетнаго ссуднаго банка, на которыхъ мы потеряли болѣе 20 мил. рублей. Всѣ эти косвенныя поощрительныя мѣропріятія приносятъ, однако, сомнительную пользу, ставя торговлю въ искусственно благопріятныя условія, въ зависимости отъ которыхъ она только и можетъ существовать по отно-

шенію къ предметамъ нашего ввоза. Между тѣмъ, мѣропріятія, направленныя къ поощренію нашего судоходства, являются непосредственно вліяющими на развитіе нашего торговаго движенія въ Персію: облегчая судовое движеніе и грузовыя операціи, они даютъ возможность установить доставку товаровъ къ персидскимъ приморскимъ пунктамъ и ускорить грузооборотъ, что въ торговлѣ имѣетъ безспорно важное значеніе.

Мѣры къ облегченію и развитію судоходства, въ ряду мѣръ, направленныхъ къ развитію нашей торговли въ Персіи, должны поэтому занимать первое мѣсто.

2. Торговля и пассажирское движеніе въ персидскихъ портахъ.

Въ предшествующей главѣ мы подробно разобрали условія судоходства вдоль южнаго побережья Каспійскаго моря, въ настоящемъ-же очеркѣ разсмотримъ условія нашей торговли съ персидскими портами, располагая послѣдніе въ томъ же порядкѣ, въ какомъ они были расположены при описаніи судоходства.

1. Астара.

Астара является крайнимъ пунктомъ на востокѣ персидской провинціи Адзербейжанъ — отъ нея идетъ одинъ изъ самыхъ древнихъ путей, по которымъ шла торговля съ важнѣйшимъ центромъ Персіи—Тавризомъ. Этотъ путь проходитъ черезъ города Ардебиль, Сирабъ, Мерки. Отъ Астары до Ардебиля считается 65—75 верстъ, а отъ Ардебиля до Тавриза 210 верстъ, такъ что отъ Астары до Тавриза 285 верстъ.

Отъ Тавриза до города Хоя на сѣверо-западъ—100 верстъ, отъ Тавриза до Мараги на югъ—120 верстъ, отъ Мараги на юго-западъ до Соучбулаха—80 верстъ, Между Тавризомъ и городомъ Урміей лежитъ озеро Урмія, черезъ которое пока еще не установлено пароходное сообщеніе и поэтому существуетъ два пути: одинъ на городъ Хой въ 90 верстъ, а другой на городъ Соучбулахъ. Между этими всѣми пунктами, Тавризомъ и Астарой идутъ большіе караванные пути, по которымъ проходятъ не только караваны, но и арбы.

Тавризъ такимъ образомъ является центромъ,

сосредоточивающимъ грузы и произведенія, поступающія со всего Адзербейжана, т. е. со всего западнаго угла Персіи.

Къ сказанному добавимъ, что изъ Хоя идетъ караванный путь въ Трапезундъ и что Тавризъ соединенъ съ Рештомъ черезъ Зеньгянъ, до котораго считается 350 верстъ и Менджиль (125 верстъ); отъ Решта до Тавриза 83 версты.

Изъ Тавриза идетъ также Тавризо—Джульфинское шоссе на разстояніи 130 верстъ, а отсюда уже желѣзнодорожный путь.

У насъ въ послѣднее время чрезвычайно увлекаются желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ Джульфы съ Тавризомъ, но всякій, кто дастъ себѣ трудъ сравнить путь изъ Тавриза въ Астару, Бакуили Астрахань съ путемъ отъ Тавриза черезъ Александрополь, Тифлисъ и Баку, долженъ невольно поразиться плохой оцѣнкой собственныхъ торговыхъ интересовъ.

Въ то время, какъ отъ Тавриза до Астары длина пути равняется 285 верстамъ, путь изъ Тавриза въ Баку будетъ составлять: изъ Тавриза въ Джульфу—130 верстъ, изъ Джульфы въ Тифлисъ—517 верстъ, изъ Тифлиса въ Баку—502 версты, итого 1.162 версты. Если добавить путь изъ Астары въ Баку моремъ—около 200 верстъ, то получится путь изъ Тавриза въ Баку длиною 485 верстъ, т. е. почти въ два съ половиной раза короче, чѣмъ черезъ Тифлисъ.

Если взять направленіе къ Черному морю, то оказывается, что изъ Тавриза до Батума, принимая во вниманіе, что отъ Тифлиса до Батума 327 верстъ, разстояніе будетъ 1.021 верста. Такимъ образомъ кратчайшимъ путемъ изъ Тавриза къ нашему фабричнопромышленному району является путь черезъ Астару и Баку, а далѣе по желѣзной дорогѣ на Петровскъ или моремъ на Астрахань.

Изъ этихъ данныхъ съ полной очевидностью видно, насколько для насъ важенъ путь изъ Тав-

риза въ Астару, и, если бы мы руководствовались въ нашихъ расчетахъ исключительно торговыми интересами, не сходя съ практической почвы, мы бы, конечно, не гнались вовсе за постройкой желѣзной дороги изъ Джульфы въ Тавризъ, которую спятъ и видятъ различные предприниматели, а построили бы желѣзнодорожный путь изъ Тавриза въ Астару, еще—же лучше прямо въ Ленкорань, и такимъ образомъ получили бы монопольный доступъ въ самое сердце Адзербейжана.

Этотъ путь на большой части своего протяженія пошелъ бы по долинамъ рѣкъ, пересѣкая лишь мѣстами второстепенные отроги, и только въ одномъ мѣстѣ ему бы пришлось пересѣчь хребетъ, идущій на югъ отъ горы Саваланъ, а затѣмъ группу Талышинскихъ горъ.

Къ сожалѣнію, именно этимъ путемъ мы всегда пренебрегали, хотя издревле это былъ одинъ изъ важнѣйшихъ путей изъ Персіи къ Каспійскому морю.

Если для кого путь изъ Тавриза на Тифлисъ и Батумъ болѣе удобенъ, то—для иностранной торговли, для вывоза товаровъ изъ Адзербейжана въ западную Европу.

Поклонники служенія интересамъ западной Европы поэтому такъ и добиваются отмѣны запрещенія транзита изъ западной Европы черезъ Закавказье; при этихъ условіяхъ западноевропейскій товаръ естественно долженъ будетъ хлынуть въ эту часть Персіи и заполнить ея рынки. Но, если была-бы желѣзная дорога изъ Тавриза въ Астару и Ленкорань, то, при наличіи дешеваго водянаго пути черезъ Каспійское море и Волгу, наши товары имѣли-ли бы преимущество разстоянія и дешевизны фрахта. Изъ сказаннаго съ достаточною очевидностью вытекаетъ, какое важное значеніе въ нашей торговли съ Персіей имѣетъ Астара.

Въ настоящее время путь изъ Тавриза въ Астару слагается изъ двухъ участковъ: отъ Астары

до Ардебиля на разстояніи 65—75 верстъ построено шоссе, далѣе идетъ уже караванно-колесный путь до Тавриза на разстояніи 210 верстъ.

Ардебильское шоссе направляется черезъ крупныя селенія Халдаваръ, Богаристанъ и Новады. До отрога Талышинскихъ горъ дорога идетъ по ровному мѣсту по долинѣ рѣки Астары, затѣмъ вступаетъ въ предгорья и, перевалившись черезъ Талышинскій хребетъ, идетъ по ровному, высокому плоскогорію до самаго Ардебиля, лежащаго на высотѣ 4.482 футъ надъ уровнемъ моря.

Ардебиль представляетъ собою городъ съ населеніемъ въ нѣсколько тысячъ жителей съ очень здоровымъ климатомъ, но неимѣющій никакого промышленнаго значенія, такъ что самъ по себѣ онъ не является серьезнымъ потребителемъ нашихъ произведеній, а лишь этапнымъ пунктомъ по дорогѣ въ Тавризъ.

Если мы не оцѣнили значенія Тавризской дороги, то это вполнѣ сдѣлали тегеранскіе купцы, которые и постарались получить концессію на путь изъ Астары въ Ардебиль, намѣтивъ постройку шоссе. Они образовали общество „Умуми", пріобрѣвшее у Музаферъ-Шаха право его постройки и эксплоатаціи.

Мнѣ было весьма интересно опредѣлить размѣры движенія по этому шоссе, такъ какъ это давало бы возможность довольно точно опредѣлить размѣры грузового движенія по этому пути вообще.

Къ сожалѣнію, вполнѣ точной статистики мнѣ получить не удалось, и потому приходится ограничиться данными отчетности Астаринской шоссейной заставы. Въ теченіе года на Ардебиль проходитъ около 15 тысячъ верблюдовъ, около 10 т. вьючныхъ лошадей, и около 9 тысячъ ословъ. Можно принять приблизительно, что отъ Астары и въ Астару провозится около 400.000 пуд. вагонами; остальное количество грузовъ фургонами.

По отзывамъ мѣстныхъ дѣятелей, въ августѣ

1911 г. движеніе на Ардебиль почти совершенно прекратилось, такъ какъ шахсевены начали усиленно грабить караваны (въ іюлѣ они разграбили караванъ въ 800 верблюдовъ). Вслѣдствіе этого болѣе цѣнные грузы направлялись на Хамаданъ, Казвинъ и Энзели.

Въ общемъ, въ—1911 году торговое движеніе подвергалось большимъ невзгодамъ вслѣдствіе общаго броженія въ странѣ. Въ особенности это усилилось къ концу года, когда персы начали вездѣ бойкотировать русскіе товары. Но, если исключить этотъ тяжелый періодъ, то торговое движеніе черезъ Астару было нормально и въ общемъ не меньше, чѣмъ въ предыдущіе годы.

Если принять во вниманіе то, что нами было сказано выше о торговомъ значеніи Ардебиля и о краткости разстоянія между Астарой и Тавризомъ, то станетъ очевиднымъ, что главная масса груза черезъ Астару направляется по дорогѣ въ Тавризъ, а обратно грузы, идущіе изъ Персіи въ Астару, направляются изъ Тавриза и его района.

Такъ какъ за персидскія произведенія, привозимыя къ намъ, уплачивается пошлина, то персидскіе отправители предпочитаютъ отправлять ихъ черезъ Русскую Астару и, уплативъ за нихъ пошлину, свободно вывозить куда надо.

Мѣстный грузооборотъ выражается слѣдующими цифрами. По свѣдѣніямъ мѣстнаго бюро персидскихъ транспортовъ въ Персидскую Астару ежегодно привозится главнымъ образомъ изъ Баку: сахара въ головахъ около милліона пудовъ, керосина около 500.000 пудовъ, чая около 20.000 пудовъ, спичекъ свыше 10.000 тысячъ ящиковъ, мануфактуры не менѣе 100.000 п. Затѣмъ, привозится большое количество полосового желѣза и всякаго желѣзнаго лома, сбываемаго съ Бакинскихъ нефтяныхъ промысловъ. Наконецъ, идутъ и всевозможныя другія издѣлія — посуда, фургоны, экипажи, мебель, лампы и т. д. Въ прошломъ году, сверхъ того, было много муки изъ

Астрахани, Саратова и Баку вслѣдствіе недорода хлѣба въ Персіи.

Въ общемъ черезъ Астару провозится нашихъ товаровъ отъ 1.500.000 до 2.000.000 милліоновъ пудовъ.

Что касается вывозимыхъ товаровъ, то, такъ какъ главная масса ихъ по вышеупомянутой причинѣ направляется въ Русскую Астару, то количество ихъ, погружаемое на рейдѣ Персидской Астары, совершенно ничтожно; но, тѣмъ не менѣе, они не минуютъ нашихъ судовъ и вся разница только въ томъ, что суда принимаютъ ихъ на рейдѣ Русской Астары.

Вывозъ персидскихъ товаровъ изъ Астары, по общему отзыву старожиловъ, сравнительно съ прежнимъ, значительно сократился съ того времени, какъ была построена желѣзная дорога до Джульфы. По этому пути направилось все то количество товаровъ, которое вывозится въ Западную Европу. То же количество, которое направляется къ намъ, продолжаетъ до сихъ поръ вывозиться на Астару.

Такимъ образомъ, черезъ Астару идетъ значительное количество сухихъ фруктовъ и миндаля, общимъ количествомъ около милліона пудовъ. Затѣмъ провозится нѣкоторое количество хлопка, шерсти, кожъ, мѣховъ, ковровъ и другого товара.

Вывозимые изъ Астары товары везутся въ глубь страны частью на фургонахъ, но главнымъ образомъ караванами верблюдовъ и ословъ.

За проѣздъ по шоссе взимается довольно высокая плата: съ груженаго фургона уплачивается до Ардебиля 3 р. 15 копѣекъ; съ верблюда и съ осла—около 20 копѣекъ.

Больнымъ мѣстомъ нашей торговли съ Астарою является довольно оживленная контрабанда сахаромъ и мануфактурой. Контрабандныя операціи приняли здѣсь характеръ вполнѣ организованнаго промысла, который производятъ различные небла-

гонадежные элементы. Большая часть изъ нихъ пристроились въ качествѣ агентурныхъ лицъ по открытію контрабанды къ таможнѣ и пограничной стражѣ Астаринскаго района и играютъ весьма искусно на два фронта. Съ одной стороны, будучи посвящены въ расположеніе нашихъ секретовъ и въ прочія данныя о нашихъ пограничныхъ дѣлахъ, они съ полной безопасностью провозятъ контрабанду въ крупныхъ размѣрахъ, а для отвода глазъ и для хорошаго заработка подбрасываютъ небольшіе количества контрабаднаго товара, но такого, за который взыскиваются очень большіе штрафы разнымъ обывателямъ, являясь сами и доносчиками, за что получаютъ половину штрафа.

Какое количество нашихъ товаровъ возвращается къ намъ обратно подъ видомъ контрабанды, сказать трудно, но я полагаю, что не болѣе 10 — 15 %, остальное количество направляется въ Ардебиль, Тавризъ и промежуточные пункты. Что касается контрабаднаго товара, то значительная часть его вывозится обратно моремъ въ разные пункты Каспійскаго побережья.

Кромѣ грузового движенія, черезъ Персидскую Астару направляется очень оживленное пассажирское движеніе. Въ общемъ проходитъ ежегодно по нѣскольку десятковъ тысячъ человѣкъ въ оба пути. Это движеніе вызывается съ одной стороны проѣздомъ чернорабочихъ изъ Персіи на заработки и обратно, а съ другой движеніемъ паломниковъ. Часть изъ нихъ отправляется въ Мекку и Мешхедъ, а часть направляется изъ другихъ мѣстъ черезъ Астару въ Ардебиль, гдѣ находится очень чтимая мусульманами могила одного изъ святыхъ.

Перевозка изъ Астары пассажировъ обѣихъ категорій производится почти исключительно пароходами, принадлежащими бакинскимъ татарамъ, и составляетъ важную статью пароходныхъ операцій. Обыкновенно за проѣздъ отъ Астары до Баку палубные пассажиры уплачиваютъ по 30 копѣекъ.

На этой перевозкѣ спеціализировалась небольшая компанія „Вельевъ и К°, поставившая на линію Баку—Ленкорань—Астара и Персидская Астара большой „быстроходный пароходъ, т. е. дѣлающій до 10 узловъ въ часъ, бывшій наливной „Алаверды". Палубное помѣщеніе для пассажировъ покрыто крышей. Благодаря дешевому тарифу этотъ пароходъ перевозитъ большую часть персіанъ и другихъ пассажировъ и зарабатываетъ на этой операціи очень хорошо.

Вслѣдствіе оживленнаго пассажирскаго движенія въ Астарѣ устроенъ карантинъ. Трудно себѣ представить что либо болѣе ужасное этого карантина. На берегу моря на самомъ солнцепекѣ построенъ рядъ деревянныхъ бараковъ, безъ оконъ и безъ какихъ либо удобствъ. Бараки обнесены высокимъ досчатымъ заборомъ. Несмотря на то, что этотъ карантинъ никуда не годится, по требованію нашей миссіи въ Тегеранѣ, когда появилась холера въ Астрахани, сюда были направлены всѣ наши пассажиры. Это положительно было бы непонятно, если бы въ общемъ наши дипломатическіе представители въ Персіи не стя жали себѣ неувядаемую славу не- вѣроятнымъ пренебреженіемъ къ нашимъ торговымъ интересамъ.

2. Районъ отъ Астары ло Энзели.

Между Астарой и Энзели расположено 10 пунктовъ, занимающихся торговлей съ нами. Наиболѣе крупными изъ нихъ являются Каргаррудъ, Хевиръ, Лейсаръ, Алаланъ и Шафарудъ, гдѣ имѣются персидскія таможни 2-го класса. Въ теченіе года въ нихъ разгружается отъ 18 до 20 тысячъ пудовъ сахара и около 20 тысячъ пудовъ разныхъ другихъ грузовъ—смычекъ, железа и т. д. Часть ихъ привозится изъ Баку, а часть изъ Астары и Энзели.

Изъ этихъ пунктовъ Лейсаръ отправляетъ преимущественно рисъ, Датва-сара вывозитъ преимущественно пальму и Алаланъ отправляетъ спеціально до 50 тысячъ пудовъ пальмы.

Въ общемъ главными предметами вывоза являются рисъ, въ количествѣ до 600 тысячъ пудовъ, клепка, въ количествѣ отъ 800 до 900 тысячъ штукъ, куриныя яйца, птица, масло, разные плоды и значительное количество дровъ--все это направляется на Баку.

3. Энзели.

Торговое движеніе черезъ Энзели достигаетъ значительныхъ размѣровъ и въ этомъ отношеніи Энзелійскій портъ занимаетъ главное мѣсто между всѣми персидскими портами. Оно вполнѣ естественно, такъ какъ этотъ пунктъ является портомъ для главныхъ путей изъ Персіи къ Каспійскому морю: 1) изъ Тегерана черезъ Казвинъ и Менджилъ длиною 323 версты, 2) изъ Тавриза на Зенъганъ и Менджилъ, длиною 562 версты; 3) изъ Казвина въ Хамаданъ длиною 180 верстъ, 4) изъ Кермана на Іездъ, Исфаганъ и Тегеранъ и изъ Тегерана на Исфаганъ. Такимъ образомъ черезъ Энзели проходитъ грузъ изъ большей части и для большей части Персіи.

Въ общемъ грузооборотъ Энзелійскаго порта опредѣляется приблизительно въ 10 милліоновъ пудовъ. Изъ нихъ привозится около 4.800.000 пудовъ, въ томъ числѣ сахара 1.800.000 пудовъ, керосина—1.500.000 пудовъ: мануфактуры, чая, желѣзнаго и скобянаго товара, сундуковъ, стеколъ, аптекарскаго и колоніальнаго товара и т. д.—1.500.000 пудовъ.

Вывозъ слагается изъ слѣдующихъ товаровъ-неочищеннаго и полуочищеннаго риса—около 2.400.000 пуд., хлопка—600.000 п., сухихъ фруктовъ—600.000 п., сухихъ коконовъ—около 25.000

п., ковровъ, овчины, мерлушки, туземныхъ издѣлій, невыдѣланныхъ кожъ и др. около 300.000—500.000 п., брусковъ пальмы и другихъ деревьевъ не менѣе 40.000 п., рыбы—100.000-200.000 п. Въ общемъ вывозится свыше 5.000.000 п. разныхъ мѣстныхъ произведеній.

Если сравнить грузооборотъ Энзели съ общимъ грузооборотомъ нашимъ съ Персіей, то окажется, что на долю Энзели приходится приблизительно $^5/_6$ всего этого товарообмѣна.

По отношенію главныхъ предметовъ нашего привоза небезынтересными являются слѣдующія данныя:

Сахаръ вывозится большей частью головами, упакованными въ мѣшки по 5—6 пуд. каждый. Нѣкоторыя фирмы обвертываютъ сахарныя головы въ синюю бумагу съ золотыми звѣздами, стараясь угодить вкусу потребителей. Сахарнаго песку привозится сравнительно мало. Сахаръ вывозится главнымъ образомъ изъ Баку, а отчасти изъ Астрахани, не составляя обыкновенно полнаго груза парохода.

2) Керосинъ привозится въ Энзели большею частью наливомъ и уже здѣсь продается въ розницу или же разливается въ жестянки около 4 пуд. 28 ф. чистаго вѣсу. Жестянки дѣлаются изъ черной жести и окрашиваются сѣрой масляной краской, для дальнѣйшаго же вывоза обрѣшетчиваются планками изъ дюймовыхъ досокъ. Въ такомъ видѣ керосинъ отправляется на пароходахъ и въ другіе порта до Бендеръ-Гязя включительно. Керосиномъ въ Энзели торгуетъ почти исключительно Нобель, имѣющій здѣсь большой складъ.

3) Лѣсъ привозится сюда почти исключительно изъ Астрахани непосредственно на парусныхъ судахъ, забирающихъ обратно разные мѣстные товары для Астрахани. Болѣе всего цѣнятся и привозятся еловыя и сосновыя доски, которыя отсюда везутся на внутренніе рынки Персіи. Обыкновенно

привозомъ лѣса занимаются двухмачтовыя шхуны, исключительно русскихъ владѣльцевъ и съ русской командой, приписанные къ Астраханскому порту. Лѣсъ въ большомъ спросѣ.

4) Спички (шведскія) разныхъ фабрикъ привозятся въ значительномъ количествѣ, упакованныя въ деревянные фанерные ящики, обшитые по краямъ проволокой. Нѣкоторыя фабрики обклеиваютъ коробки спеціальными этикетками для Персіи, одинъ съ русскимъ и французскимъ, а другія съ французскимъ и персидскимъ текстомъ. На этотъ товаръ большой спросъ и его привозятъ почти съ каждымъ пароходомъ.

5) Сундуки, деревянные, обшитые жестью и раскрашенные болѣе или менѣе ярко, привозятся цѣлыми партіями съ Нижегородской ярмарки. Этотъ товаръ имѣетъ большой сбытъ въ Персіи и въ немъ особенно цѣнится, чтобы замки были съ хорошимъ звономъ. Изъ Энзели онъ отправляется на внутреннiе рынки.

6) Фарфоровая посуда, аляповато ярко раскрашенная, отправляется различными фирмами изъ внутреннихъ губерній, особенно изъ Поволжья. Упаковывается она въ ящики довольно большой величины и прочной конструкціи. Изъ Энзели она также вывозится на внутреннiе рынки и частью продается на мѣстѣ.

7) Мануфактурный товаръ отправляется сюда какъ лодзинскими, такъ и московскими фабрикантами. Идутъ разные ситцы, пунцовый товаръ и т. п. Еще не такъ давно русскія хлопчатобумажныя издѣлія имѣли монополію въ Персіи. Въ настоящее-же время они вытѣсняются германскими, австрійскими, англійскими и французскими издѣліями, присылаемыми сюда почтовыми посылками.

Лѣсъ и тары съ солью привозятся обыкновенно парусными шкунами прямо изъ Астрахани, весь же остальной грузъ перевозится пароходами, почти исключительно изъ Баку.

Предметами вывоза изъ Энзели являются слѣдующіе:

1) Рисъ разводится въ большомъ количествѣ въ окрестностяхъ Энзели и до самаго Решта (приблизительно тѣ же сорта, что и въ Ленкоранскомъ уѣздѣ). Такъ какъ на чистый рисъ установлена пошлина по 15 коп. съ пуда, то рисъ почти исключительно вывозится въ шелухѣ и уже очищается на рисовыхъ толчеяхъ въ Баку. Различные сорта риса начинаютъ поспѣвать съ первой половины августа, немедленно обмолачиваются и отправляются въ Энзели для вывоза.

2) Хлопокъ привозится сюда преимущественно изъ Казвина и Исфагани, спресованный въ кипы до 5 пудовъ вѣсу; идетъ также и нѣкоторое количество хлопковаго сѣмени. Хлопокъ направляется въ Баку, а отсюда въ Астрахань, или непосредственно въ Астрахань кипами; хлопковое-же сѣмя направляется въ Баку и отсюда заграницу черезъ Батумъ. Хлопокъ разводится мѣстныхъ сортовъ и не отличается высокими качествами.

3) Рыба ловится въ большомъ количествѣ въ Энзелійскомъ заливѣ. Здѣсь главный ловъ кутума, входящаго сюда для икрометанія, а затѣмъ много ловится и различной частиковой рыбы, между прочимъ сомовъ. Въ заливъ заходитъ и большое количество лосося. Красная рыба ловится преимущественно въ Сефидъ-рудѣ. Въ Энзелійскомъ заливѣ жители имѣютъ право ловить для себя и продавать для себя только кутумъ, а остальную рыбу могутъ ловить только для Ліанозова.

Какъ извѣстно, фирмѣ Ліанозова отдана въ безплатное пользованіе русскимъ правительствомъ рыбная ловля во всемъ южномъ Каспіѣ въ полосѣ отъ 3 до 6 верстъ шириною и, кромѣ того, онъ арендуетъ у персидскаго правительства рыбную ловлю во всѣхъ рѣкахъ. Такимъ образомъ, въ сущности эта фирма имѣетъ монополію рыбной ловли во всѣхъ водахъ отъ Астары до Атрека до

1929 г. Въ Энзели ея промыселъ достигаетъ очень большихъ размѣровъ и имѣетъ образцово устроенную морозилку. Ловърыбы начинается съ 15 августа, но главный разгаръ его въ мартѣ и вообще весною. Рыбный товаръ вывозится отсюда частью непосредственно въ Астрахань на судахъ фирмы, или на парусныхъ шкунахъ, частью-же передается на пароходы для доставки въ Баку и въ Астрахань. Рыбнаго товара изъ Энзели вывозится не менѣе 400 тыс. пуд. Спеціальностью Энзели является соленый кутумъ, очень цѣнимый туземнымъ населеніемъ. Ловъ рыбы, однако, здѣсь хищническій и въ общемъ рыбное богатство значительно пострадало. Рыбный товаръ вывозится упакованный въ бочки разной величины, смотря по роду товара.

4) Фрукты. Непосредственно изъ Энзели вывозятся свѣжіе фрукты мѣстнаго произрастанія—апельсины, лимоны, виноградъ, дыни, арбузы и грецкій орѣхъ. Дыни и арбузы поспѣваютъ здѣсь раньше, чѣмъ въ Баку, и вывозятся на бакинскій рынокъ, преимущественно на почтовыхъ пароходахъ. Отправляютъ отсюда и нѣкоторые овощи—напримѣръ, помидоры. Но вывозъ этихъ плодовъ и овощей, сравнительно съ другими предметами, невеликъ, зато большое значеніе имѣетъ вывозъ сушеныхъ фруктовъ. Послѣдніе доставляются изъ внутренней Персіи—Казвина, Зинджана, Тегерана, Исфагани и т. д. Первое мѣсто между ними принадлежитъ кишмишу и разнымъ сортамъ сушенаго винограда, затѣмъ вывозится много сушеныхъ абрикосовъ, сливы алю-бухары, отчасти персиковъ, фиников и винной ягоды, миндаль и фисташка. Весь этотъ товаръ, упакованный въ мѣшки, а болѣе высокіе сорта винограда—въ ящики вѣсомъ въ пудъ, направляются въ Баку, въ Астрахань или по желѣзной дорогѣ на сѣверъ.

5) Цѣнныя породы деревьевъ. Въ послѣднее время на склонахъ Эльбурскаго хребта от-

крыли лѣсныя операціи нѣсколько фирмъ, купившія лѣсные участки у мѣстнаго хана. Главная разработка производится еврейской фирмой Мангуби, купившей лучшую часть лѣса, наиболѣе близкую къ Энзелійскому заливу. Рядомъ съ Мангуби пріобрѣлъ лѣсной участокъ имеретинъ Кверселидзе. Обѣ фирмы производятъ заготовку пальмы и орѣха, а Мангуби, кромѣ того, заготовляетъ дубовый лѣсъ для паркета. Весь лѣсъ вывозится черезъ Энзели заграницу. Значительныя затрудненія представляетъ доставка лѣса въ Энзели; его везутъ верстъ 15 гужемъ до вершины залива, которая называется Капаръ-чала, а отсюда на киржимахъ доставляютъ до Энзели. Въ области горныхъ лѣсовъ предполагается еще нѣсколько лѣсныхъ предпріятій по эксплоатаціи пальмы и дуба. Пальма сохранилась здѣсь до 8 верш. въ діаметрѣ, и сейчасъ имѣется заготовленнаго матеріала до 10.000 пудовъ.

6) Коконы доставляются какъ изъ ближайшихъ окрестностей Энзели, такъ и изъ Решта, такъ какъ въ этихъ мѣстахъ сильно развито шелководство. Въ Рештѣ скупаютъ коконы до 36 фирмъ, имѣющихъ большіе склады съ усовершенствованными морильнями и коконьерами. Въ Энзели скупка коконовъ производится одной татарской и двумя армянскими фирмами. Высушенные коконы упаковываются въ мѣшки изъ плотной парусины по $3^1/_2$—4 пуд. Черезъ Энзели рештскихъ и энзелійскихъ коконовъ вывозится около 5 тысячъ тюковъ, вѣсомъ до 20 тысячъ пудовъ. Коконъ считается невыгоднымъ грузомъ: съ тюка частные пароходы до Баку взимаютъ отъ 35 к. до 50 к. съ кипы, а пароходы обществъ „Кавказъ и Меркурій“ и „Восточное“ берутъ не менѣе рубля. Поэтому перевозка кокона производится частными пароходами. До рѣчки Пиръ—Базарки ихъ везутъ изъ Решта вьюками, оттуда сплавляютъ до Пиръ-базара на кулазахъ, а отъ Пиръ-Базара до Энзели на киржимахъ. Съ коконовъ взимается вывозная пошлина

по 1 р. 55 к. съ пуда. Коконы направляются всѣ въ Баку, а оттуда вывозятся за границу, главнымъ образомъ въ Миланъ.

7) Ковры составляютъ, какъ извѣстно, мѣстную спеціальность, они скупаются въ большемъ количествѣ по всей Персіи и доставляются въ Решть, гдѣ имѣется важный рынокъ этого товара; отсюда ковры направляются на Энзели и вывозятся черезъ Баку и Батумъ въ Константинополь, являющійся главнымъ ковровымъ рынкомъ всего міра. Въ общемъ ковры составляютъ видную статью между грузами, вывозимыми на пароходахъ въ Баку.

8) Шелковыя матеріи и издѣлія въ прежнее время вывозились въ большемъ количествѣ; въ настоящее-же время вывозъ ихъ сильно упалъ и сравнительно въ значительномъ размѣрѣ вывозятся лишь шелковыя вышивки изъ Решта, отправляемыя по преимуществу на наши сѣверные рынки.

9) Шелковые остатки и шелкъ вывозятся въ Западную Европу черезъ Баку и Батумъ въ небольшихъ размѣрахъ.

10) Овчина и мерлушка, доставляются изъ внутреннихъ частей Персіи, невыдѣланныя, и везутся какъ заграницу, такъ и на Нижегородскую ярмарку.

11) Шерсть доставляется также извнутри Персіи, упакованная въ тюки, обвязанные бечевой. Шерсть довольно грубаго качества, большей частью сѣраго и коричневаго цвѣтовъ, отравляется черезъ Баку и Батумъ заграницу.

12) Серебряная монета персидскаго чекана вывозится къ Бухару, гдѣ охотно берется.

Вотъ приблизительно довольно подробный перечень главнѣйшихъ товаровъ Персіи, вывозимыхъ черезъ Энзели въ наши главные порта—Баку и Астрахань и отчасти Петровскъ.

Но, кромѣ того, изъ Энзели развозится по всему персидскому берегу на востокъ до Бендеръ-Гязя

различный товаръ, ввезенный какъ изъ нашихъ портовъ, такъ и изъ Персіи. Обыкновенно оптовыя или комиссіонныя фирмы, работающія въ Энзели, выписываютъ различный товаръ, въ особенности сахаръ и керосинъ, отчасти и фабричныя издѣлія изъ нашихъ фабричныхъ районовъ въ Энзели, а затѣмъ уже отправляютъ ихъ въ различные порта Персіи, смотря по надобности.

Товарное движеніе черезъ Энзели увеличивается съ каждымъ годомъ какъ по отношенію къ нашему привозу изъ Персіи, такъ и вывозу. Несомнѣнно, что, чѣмъ больше мы доставимъ облегченій и удобствъ по разгрузкѣ и перегрузкѣ товаровъ и вообще по дальнѣйшему привозу изъ Персіи, тѣмъ болѣе мы будемъ содѣйствовать увеличенію нашего судоходнаго промысла.

Разсматривая товары на рынкахъ Энзели и Решта, я не могъ не обратить вниманія на значительное количество иностранныхъ товаровъ, заполняющихъ оба эти рынка. Всѣ старожилы единогласно свидѣтельствовали, что еще не такъ давно на этихъ рынкахъ были только исключительно русскіе товары, теперь-же уже болѣе половины продаваемой мануфактуры привозится изъ Германіи и Англіи и, что особенно достойно вниманія, такъ это сильное распространеніе англійскаго бѣлаго товара. Провозя его довольно длиннымъ кружнымъ путемъ, англичане умудряются продавать его дешевле всѣхъ остальныхъ.

Затѣмъ, сѣверная Персія наводняется при помощи почтовыхъ посылокъ всевозможнымъ нѣмецкимъ товаромъ. Если количество его, опредѣляемое приблизительно около 50 тысячъ пудовъ, какъ будто само по себѣ и невелико, но и оно уже произвело переворотъ въ положеніи нашей торговли въ сѣверной Персіи и заставляетъ понижать цѣны и на нашу мануфактуру. Но это, конечно, только авангардъ германской торговли: Германія ознакамливаетъ сѣверную Персію со своимъ товаромъ и пріучаетъ къ нему персидскій

рынокъ. За Германіей слѣдуетъ и Австрія, которая направляетъ сюда еще болѣе дешевый товаръ. Въ Рештѣ уже имѣются конторы Германскаго и Австро-Венгерскаго Ллойдовъ, которыя принимаютъ непосредственно заказы на германскіе и австрійскіе товары.

Въ настоящее время Батумское городское управленіе очень хлопочетъ о разрѣшеніи транзита иностранныхъ товаровъ въ Персію черезъ Батумъ. Если онъ будетъ разрѣшенъ, то, конечно, наше мануфактура будетъ окончательно вытѣснена изъ Персіи, но даже и при наличіи запрещенія транзита Германія и Австрія нанесутъ намъ не малый ущербъ, направивъ свои товары черезъ южную Персію.

Германія недавно избрала новый путь, весьма опасный для нашей торговли: она устраиваетъ фабрики въ Персіи и двѣ такихъ фабрики уже имѣются въ Тавризѣ.

На Энзели направляется и значительное пассажирское движеніе. Пассажиры слѣдуютъ внутрь Персіи и изъ Персіи, а затѣмъ изъ Энзели по всѣмъ портамъ Персіи и обратно. Къ сожалѣнію, мы не имѣемъ даже сколько нибудь приблизительныхъ свѣдѣній о размѣрѣ пассажирскаго движенія, но оно несомнѣнно очень значительно. Для обслуживанія его, между прочимъ, обществомъ „Кавказъ и Меркурій“ поставленъ спеціальный почтово-пассажирскій пароходъ, совершающій въ Энзели рейсы два раза въ недѣлю.

4. Отъ Энзели до Рудесера.

Отъ Энзели до Рудесера расположено немного пунктовъ, но, тѣмъ не менѣе, всѣ они даютъ грузы, составляемые изъ мѣстныхъ произведеній какъ ближайшихъ окрестностей, такъ и привозимыхъ

изъ сосѣдней полосы, прилегающей къ горамъ. Такимъ образомъ, Тадли—Баклянды даетъ значительныя партіи риса, Чапчуханъ даетъ до 100.000 пудовъ риса и 8.000 пуд. коконовъ, Лаусакале и Декка грузы риса и разныхъ сельскихъ продуктовъ, Гасанъ-Кіаде и Сефидъ-рудъ грузы рыбы, доставляемые промыслами Ліоназова. Все это мелкіе прибрежные пункты, получающіе также и товары изъ Энзели и нашихъ портовъ.

Первымъ портомъ, имѣющимъ болѣе серьезное значеніе, является Лангерудъ. Здѣсь грузится до 4.000 кипъ коконовъ. Кромѣ того, вывозится значительное количество риса и другихъ продуктовъ. Въ Лангерудѣ имѣются цистерны, въ которыя доставляется керосинъ наливомъ. Операціи Лангеруда тѣсно связаны съ Рудесеромъ, находящимся отъ него приблизительно 8 миляхъ.

Рудесеръ является портомъ для городовъ Лангеруда и Лигиджана. Онъ ведетъ довольно большую торговлю. Въ 1910 году имъ было отправлено 70.000 мѣшковъ неочищеннаго рису по $7^1/_2$ пудовъ или около 525 тысячъ пудовъ, около 15 тысячъ ящиковъ апельсиновъ, лимоновъ и т. п., около 15 тысячъ ящиковъ куриныхъ яицъ, вѣсомъ тоже около 45 тысячъ пудовъ, около 45 тысячъ пудовъ брусковъ пальмы. Въ общемъ же грузооборотъ по этому участку выражается отъ полутора до двухъ милліоновъ пудовъ разныхъ грузовъ.

5. Отъ Рудесера до Мешедесера

Ближайшимъ къ Рудесеру пунктомъ, имѣющимъ сравнительно болѣе серьезное торговое движеніе, является селеніе Плаурудъ. Оно доставляетъ около 160.000 пудовъ рису и около 20.000 пудовъ пальмы, всего же отъ 300.000 до 500.000 пудовъ.

Слѣдующій пунктъ—Чайджанъ—даетъ около

50.000 пудовъ рису, 30.000 пудовъ пальмы и 2.000 пудовъ яицъ.

Далѣе, наиболѣе важнымъ пунктомъ является селеніе Шахсуваръ, откуда вывозится 450.000 пудовъ рису, около 100.000 пудовъ пальмы, около 20.000 ящиковъ апельсиновъ и лимоновъ, всего же около 700.000—800.000 пудовъ разныхъ грузовъ: привозится приблизительно столько же сахара, керосина, мануфактуры и другихъ произведеній съ сѣвера.

Между Шахсуваромъ и Мешедесеромъ расположено 26 пунктовъ. Изъ нихъ Заліабатъ и Халикала отправляютъ преимущественно пальму, Абасъ-Абадъ, Чалуса, Сардъ-Аберудъ—дрова; ватага Ліанозова—рыбный товаръ, затѣмъ Хачека, Аландъ, Малый Аліабадъ, Большой Аліабадъ, Гасанабадъ—главнымъ образомъ рисъ.

Отъ Махмутъ-Абада начата была постройка желѣзной дороги въ городъ Амоль и предполагалось провести ее затѣмъ дальше до Тегерана. Это предпріятіе осуществлялось губернаторомъ этой мѣстности, но дѣло не пошло и дорога давно заброшена, такъ что мѣстами отъ ея не осталось и слѣда.

Черезъ Махмутъ-Абадъ, Изиде и Суиде идутъ грузы изъ Амоля и другихъ мѣстъ, провозимые по дорогѣ на Тегеранъ.

Въ общей сложности грузооборотъ всѣхъ этихъ пунктовъ, включая сюда и Ферикенаръ, отправляющій хлопокъ, камель, кянафъ, можетъ быть опредѣленъ также около 1.500.000 пудовъ.

6. Мешедесеръ.

Мешедесеръ въ переводѣ означаетъ „Голова Мешхеда“ и прежде былъ главнымъ портовымъ пунктомъ, къ которому направлялись караваны не только изъ Тегерана, но также и изъ Мешхеда, въ обходъ менѣе безопасному пути изъ Бендеръ-Гязя на Астрабадъ, на который постоянно

нападали туркмены. Этимъ путемъ передвигались также и паломники, слѣдующіе въ Мешхедъ и обратно. Въ настоящее время, съ проведеніемъ Закаспійской желѣзной дороги, положеніе здѣсь значительно измѣнилось и мешхедскіе грузы сюда не попадаютъ, но отсюда идутъ два важныхъ торговыхъ пути.

Сперва путь идетъ на гор. Барферушъ, находящійся на разстояніи 25 верстъ отъ Мешхеда, а отсюда идутъ два каравана колесныхъ путей— одинъ на Амоль-Демавентъ и Тегеранъ длиною около 250 верстъ и другой изъ Барферуша до Фирузъ-Куха, длиною около 200 верстъ и отсюда до Тегерана около 100 верстъ. Отъ Фирузъ-Куха до Шахруда идетъ колесный путь, длиною около 320 верстъ.

Такимъ образомъ Мешедесеръ обслуживаетъ довольно значительный районъ, но главнымъ образомъ является портомъ для Барферуша — города съ населеніемъ около 20.000 человѣкъ. Въ Мешедесерѣ имѣется второклассная таможня.

По свѣдѣніямъ персидскаго таможеннаго вѣдомства, съ 21 марта 1909 года по 21 марта 1910 года общій грузооборотъ Мешхеда равнялся 1.410.000 пудовъ, но эти свѣдѣнія даютъ нѣсколько уменьшенную картину грузооборота Мешедесера. Поэтому я приведу тѣ данныя, которыя мнѣ были сообщены на мѣстѣ лицами, близко стоящими къ торговлѣ и судоходству.

Главнымъ предметомъ вывоза является хлопокъ, котораго вывозятъ ежегодно отъ 30 до 40 тысячъ кипъ, вѣсомъ по $6^1/_2$ пудовъ каждая, т. е. около 280 тысячъ пудовъ. Пароходы принимаютъ его въ трюмъ и погрузка на палубы воспрещается. Вывозъ хлопка производится въ зимнее время, начиная съ октября, большею частью пароходами „Кавказъ и Меркурій“ и Восточнаго общества.

Апельсиновъ, лимоновъ и мандариновъ вывозится не менѣе 20 тыс. ящиковъ.

Затѣмъ вывозятся въ количествѣ около 200 т. пуд.—шерсть, кожи, овчина, коконы и т. д.

Въ общемъ вывозъ достигаетъ около 700 тыс. пуд. въ годъ и увеличивается изъ года въ годъ; въ 1911 году по 20 августа было уже вывезено свыше 500 тыс. пуд.

Привозъ въ Мешедесеръ достигаетъ около 900 тыс. пуд. въ годъ (въ 1911 году по 20 августа—около 600 тыс. пуд.)

Изъ приведенныхъ данныхъ усматривается, что общій грузооборотъ Мешедесера достигаетъ отъ 1.600.000 до двухъ милліоновъ пудовъ.

Развилась-ли сравнительно съ прежнимъ наша торговля черезъ Мешедесеръ? Для отвѣта на этотъ вопросъ я приведу слѣдующія данныя, сообщаемыя г. Зейдлицемъ въ его „Очеркѣ южно-каспійскихъ портовъ и торговли", напечатанномъ въ 1870 г. Въ то время въ Мешедесеръ доставлялось до 50 тыс. пудовъ разныхъ русскихъ товаровъ, изъ которыхъ главными являлись: желѣзо, мѣдь въ слиткахъ, мѣдь въ дѣлѣ, фарфоръ, хрусталь и писчая бумага. Ежегодный вывозъ товаровъ простирался до 300 тыс. пуд., при чемъ главными предметами вывоза являлись хлопчатникъ, сухіе фрукты, перецъ и гвоздика.

Такимъ образомъ за 41 годъ торговое движеніе въ Мешедесерѣ значительно развилось и видоизмѣнилось, хотя предметы вывоза—хлопокъ и сухіе фрукты—и до сихъ поръ являются главными. Конечно, 40-лѣтній періодъ—періодъ довольно длинный; можно было бы ожидать значительно болѣе оживленнаго торговаго движенія, но нельзя забывать, что развитіе всякаго торговаго движенія въ значительной мѣрѣ зависитъ отъ общаго развитія страны и увеличенія ея населенія. Въ этомъ отношеніи за послѣдніе 40 лѣтъ Персія въ лѣлѣ развитія далеко не шла быстрымъ темпомъ, а потому и торговое движеніе черезъ Мешедесеръ

при самыхъ наилучшихъ условіяхъ не могло бы достигнуть большаго развитія, чѣмъ оно достигло. Особенно увеличился ввозъ нашихъ товаровъ, вывозъ-же относительно увеличился сравнительно немного. Значительное увеличеніе ввоза является весьма благопріятнымъ показателемъ для развитія нашей торговли съ Персіей черезъ этотъ портовый пунктъ.

7. Отъ Мешедесера до Бендеръ-Гязя.

На этомъ участкѣ расположено немного остановочныхъ пунктовъ, между которыми самымъ главнымъ является Ферахъ-абадъ. Этотъ районъ вывозитъ различные мѣстные грузы и получаетъ самъ отъ насъ керосинъ, сахаръ, мануфактуру. Въ общемъ грузооборотъ здѣсь достигаетъ не свыше полмилліона пудовъ—это наименѣе важный изъ всѣхъ районовъ Персидскаго побережья.

8. Бендеръ-Гязь.

Бендеръ-Гязь по своему торговому значенію нисколько не уступаетъ Мешедесеру. Отсюда идетъ путь на Астрабадъ длиною 40 верстъ, вслѣдствіе чего Бендеръ-Гязь является портомъ для Астрабада. Отъ Астрабада до Шахруда 80 верстъ, отсюда идетъ дорога на Тегеранъ, о которой уже упоминалось выше, и на Мешхедъ длиною около 487 верстъ.

Поэтому черезъ Бендеръ-Гязь вывозится много грузовъ не только изъ мѣстнаго района, но также и изъ района къ востоку и западу отъ Шахруда. По свѣдѣніямъ персидскаго таможеннаго вѣдомства, грузооборотъ Бендеръ-Гязя равняется около 1.400.000 пудовъ.

Въ Бендеръ-Гязь привозится приблизительно въ годъ около милліона пудовъ товара для отправки на внутреннie рынки Персіи.

Главнымъ предметомъ ввоза является сахаръ въ головахъ—до 500 тыс. пудовъ. Керосина привозится около 120 тыс. пуд. Затѣмъ слѣдуетъ самый разнообразный товаръ — мануфактура (большею частью фабрики Баранова), всевозможный скобяной товаръ, сундуки, веревочныя издѣлья, спички, табакъ, посуда, фарфоровые стеклянные, кондитерскіе и парфюмерные товары, нитки, машины, въ томъ числѣ ручные джины для очистки хлопка, кожевенный и башмачный товаръ, швейныя машины и т. д.

Пути, которыми привозится наши товары, различны. Срочная линія Восточнаго общества доставляетъ товаръ рейсомъ изъ Баку въ Энзели и т. д., но, кромѣ того, отправляются пароходы и прямымъ рейсомъ изъ Баку и Астрахани, а также везется товаръ и рейсомъ въ Красноводскъ съ перегрузкой на пароходы, идущіе въ Бендеръ-Гязь. Кромѣ Восточнаго общества, сюда привозится товаръ пароходами „Кавказъ и Меркурій", Тагіева, Веліева и другими.

Кромѣ того, туркменскія лодки перевозятъ сюда соль съ острова Челекена, а также нѣкоторое количество товаровъ даже изъ Красноводска, доставляемое и пароходами.

Изъ послѣдняго порта, напримѣръ, въ 1909 г. было привезено всего 22.161 пудъ разныхъ грузовъ, причемъ соль, овощи и фрукты, а отчасти и хлѣбный грузъ были среднеазіатскаго происхожденія, а остальные товары были доставлены изъ Баку и Астрахани въ Красноводскъ, а затѣмъ уже отправлены въ Бендеръ-Гязь.

Всего нашихъ товаровъ привозится въ Бендеръ-Гязь до 900.000 пудовъ.

Привозъ нашихъ товаровъ растетъ изъ года въ годъ, хотя нельзя не признать, что сравнительно съ обширностью района, обслуживаемаго Бендеръ-

Гяземъ, то количество, которое мы здѣсь сбываемъ, должно быть признано не особенно большимъ.

Главными предметами вывоза являются хлопокъ, хлопковое сѣмя, шерсть, сушеные фрукты и рыбный товаръ.

Объ общемъ количествѣ вывоза и постепенномъ ростѣ его даетъ представленіе слѣдующая табличка, составленная по 1-ое августа 1911 г.: въ 1905 г. было вывезено всѣхъ грузовъ 244.483 пуда, въ 1906 г.—250.907 п., въ 1907 г.—357.879 п., въ 1908 г.—406.280 п., въ 1909 г.—422.777 п., въ 1910 г.—558.870 п., въ 1911 г. (по 1-ое августа) 665.348 пуд.

На первомъ мѣстѣ по количеству вывоза долженъ быть поставленъ рыбный товаръ, доставляемый рыбнымъ промысломъ Ліанозовыхъ, находящемся въ устьяхъ рѣки Карасу. Въ Астрабадскомъ заливѣ и прилегающемъ районѣ моря ловится красная рыба—севрюга, осетръ и бѣлуга—и въ большомъ количествѣ вобла, лещъ и сазанъ. На промыслѣ товаръ солится и добывается икра, вязига, клей и т. п. Промыселъ обслуживается двумя небольшими пароходами, поддерживающими сообщеніе съ Бендеръ-Гяземъ и буксирующими сюда лодки съ рыбнымъ товаромъ для погрузки на пароходы. Но при большихъ количествахъ груза пароходы прямо заходятъ на промыселъ и здѣсь принимаютъ рыбный товаръ.

Насколько рыбный ловъ увеличивается изъ года въ годъ, видно изъ слѣдующихъ данныхъ: въ 1905 г. было вывезено разнаго рыбнаго товара 13.749 п., въ 1906 г.—12.653 п., въ 1907 г.—27597 п., въ 1908 г.—55.707 п., въ 1909 г.—33.825 п., въ 1910 г.—146.707 п., въ 1911 г. 401.500 п.

Въ будущемъ ожидается еще большее увеличеніе рыбнаго товара, такъ какъ предполагается увеличить ловъ. Рыбный товаръ вывозится главнымъ образомъ на Астраханскій рынокъ, прямо или черезъ Баку.

Сушеные фрукты доставляются частью изъ

Астрабада и дальше изъ восточной части Персіи, но главнымъ образомъ изъ Шахруда. Вывозъ этого товара за послѣдніе годы увеличивается, какъ видно изъ слѣдующихъ цифръ: въ 1905 г. было вывезено 84.792 п. разныхъ сухихъ фруктовъ, въ 1906 г.— 101.528 п., въ 1907 г.—162.032 п., въ 1908 г.— 120.811 п., въ 1909—114.720 п., въ 1910 г.—129.017 п., въ 1911 г. по 1-ое августа—57.281 п.

Этотъ товаръ вывозится главнымъ образомъ черезъ Астрахань на Нижегородскую ярмарку. Количество вывозимыхъ сухихъ фруктовъ, какъ видно изъ приведенныхъ цифръ, подвержено нѣкоторымъ колебаніямъ, но въ общемъ скорѣе склонно къ увеличенію. Этотъ товаръ вывозится главнымъ образомъ въ зимніе мѣсяцы, почему для прошлаго года, такъ какъ цифры даны по 1-ое августа, количество вывоза и показано почти вдвое меньше обыкновеннаго, такъ какъ сборъ этого года еще почти не поступилъ къ вывозу.

Хлопокъ является однимъ изъ наиболѣе интересныхъ для вывоза товаровъ. Въ кипы онъ тюкуется по $6^1/_2$ — $7^1/_2$ пудовъ. До Баку уплачивается фрахтъ отъ 45 до 50 коп. съ кипы, но нѣкоторые пароходы берутъ и по 5 коп. съ пуда. О количествѣ вывозимаго хлопка даютъ понятіе слѣдующія цифры: въ 1905 году было вывезено 132.293 пуд. чистаго хлопка, въ 1906 г.—134.126 г., въ 1907 г.—145.546 п., въ 1908 г.— 194.552 п., въ 1909 г.—220.772 п., въ 1910 г.— 201.585 п., 1911 г.—188.583 п.

Вмѣстѣ съ развитіемъ хлопкоочистительнаго дѣла начинаетъ развиваться и вывозъ хлопковаго сѣмени. Хлопковое сѣмя вывозится въ мѣшкахъ, уплачивая фрахтъ по 5 коп. съ пуда. Въ 1911 г. его было вывезено 51 тыс. пуд.

Отдѣльно долженъ быть разсмотрѣнъ вывозъ изъ Бендеръ-Гязя въ Красноводскъ, которымъ занимаются туркменскія лодки, привозящія въ Бендеръ-Гязь соль и другіе продукты. Чтобы дать

понятіе о размѣрахъ этой операціи, я приведу нѣсколько данныхъ за 1909 г.

За этотъ годъ пришло изъ Бендеръ-Гязя 52 парусныхъ лодки, которыми привезено 61 пассажиръ и 14.904 п. разныхъ грузовъ. Кромѣ того, на пароходахъ, пришедшихъ изъ Астрабадскаго залива, числомъ 59 (въ томъ числѣ 52 почтовыхъ), было привезено 549 пассажировъ и 13.677 п. грузовъ, затѣмъ изъ Каразеля пришло 11 лодокъ съ грузомъ въ 3.630 пуд.

Изъ этихъ цифръ видно, что между Бендеръ-Гяземъ и Красноводскомъ происходитъ нѣкоторый товарообмѣнъ, причемъ главную роль играютъ съѣстные припасы и древесный уголь, привозимый отсюда очевидно для надобностей Красноводска, а можетъ быть и нѣкоторыхъ другихъ пунктовъ Закаспійской желѣзной дороги.

Ближайшимъ изъ главныхъ рынковъ района является городъ Астрабадъ, имѣющій около 20 тыс. жителей и расположенный въ 60 верстахъ отъ Бендеръ-Гязя. Къ нему ведетъ вьючная дорога. Другой еще болѣе важный центръ—Шахрудъ—имѣетъ свыше 20 тыс. жителей и находится отъ Бендеръ-Гязя въ 120 вер. и тоже по вьючной дорогѣ. Этотъ послѣдній городъ является важнымъ торговымъ пунктомъ и изъ него поступаетъ въ Бендеръ-Гязь наибольшее количество груза, большая часть котораго также направляется на Шахрудъ, а остальная идетъ на Астрабадъ и распредѣляется по остальнымъ пунктамъ.

Торговля въ Бендеръ-Гязѣ находится главнымъ образомъ въ рукахъ армянъ (шушинскихъ); они занимаются скупкой мѣстныхъ продуктовъ и вывозомъ ихъ, ведутъ также комиссіонное дѣло, а затѣмъ въ Бендеръ-Гязѣ почти всѣ сколько нибудь солидныя лавки — армянскія. Далѣе, во всѣхъ селахъ или, по крайней мѣрѣ, въ большей части ихъ, имѣются армяне, производящіе какіе нибудь торговыя операціи. Русскихъ, занимающихся торговлей, совершенно нѣтъ.

Въ помощь нашей торговлѣ открыто отдѣленіе Персидскаго учетно-ссуднаго банка. Хотя банкъ и взимаетъ значительный процентъ, до 11—12%, но для мѣстныхъ купцовъ изъ персовъ этотъ кредитъ всетаки значительно болѣе легокъ, чѣмъ армянскій.

Въ этомъ году ожидается открытіе отдѣленія Англійскаго банка. По общему мнѣнію, оно совершенно убьетъ персидское и возьметъ въ свои руки всѣ кредитныя операціи въ Бендеръ-Гязѣ. Вторженіе Англійскаго банка въ нашу сферу дѣятельности является весьма нежелательнымъ и вреднымъ для нашихъ операцій.

Для сколько нибудь успѣшной конкуренціи необходимо внести существенныя измѣненія въ отношенія Персидскаго банка къ своему дѣлу; но возможно ли это?

Если обратиться къ вопросу о томъ, можно-ли разсчитывать на значительное увеличеніе торговаго сношенія черезъ Бендеръ-Гязь, то въ этомъ отношеніи нельзя не сдѣлать заключенія, что сильнаго увеличенія здѣсь торговли въ ближайшемъ будущемъ трудно ожидать въ виду плохого въ общемъ экономическаго положенія страны и невозможности для нея при современныхъ условіяхъ увеличить свои производительныя силы. Но, какъ показала практика послѣднихъ лѣтъ, постепенно грузооборотъ будетъ увеличиваться. Но это увеличеніе торговаго движенія, повсей вѣроятности, весьма мало отразится на развитіи самого Бендеръ-Гязя, такъ какъ здѣсь условія для жизни и вообще для работы въ настоящее время весьма тяжелы и на измѣненіе ихъ къ лучшему въ ближайшемъ будущемъ разсчитывать трудно.

Разумѣется, эти условія значительно бы измѣнились, если бы оказалось возможнымъ проложить хорошіе колесные пути по направленію къ Мешхеду, Шахруду и другимъ центрамъ.

9. Отъ Бендеръ-Гязя до Атрека.

На этомъ участкѣ торговое движеніе происходитъ сравнительно слабо, такъ какъ онъ населенъ кочевыми туркменами; тѣмъ не менѣе отсюда направляется нѣкоторое количество мѣстныхъ грузовъ.

Большое значеніе имѣетъ для этой мѣстности рыбный промыселъ, вызывающій значительное развитіе мореходнаго дѣла.

Заключеніе.

Перейдемъ теперь къ общимъ выводамъ, которые вытекаютъ изъ приведенныхъ нами данныхъ о торговлѣ нашей черезъ персидскіе порты Каспійскаго моря.

Отсутствіе точныхъ и подробныхъ статистическихъ данныхъ дѣлаетъ невозможнымъ вполнѣ точный учетъ размѣровъ грузооборота во всей его совокупности. Поэтому приходится ограничиваться цыфрами болѣе ими менѣе приблизительными. Въ настоящемъ очеркѣ мы приводили данныя, собранныя на мѣстѣ и даваемыя персидскими таможнями; поэтому, дѣлая общую сводку торговаго движенія, мы приведемъ параллельно данныя для того и другого рода.

Вотъ въ какихъ общихъ цифрахъ выражается за 1910 г. (по персидскимъ свѣдѣніямъ за отчетный 1909—1910 г., нашъ грузооборотъ черезъ персидскіе порты (въ тыс. пуд.).

	По нашимъ свѣдѣніямъ		По свѣдѣніямъ персидской таможни.	
	Привозъ	Вывозъ	Привозъ	Вывозъ
1) Астара	1.500	1.000	850	410
2) Астара-Энзели	40	700	„	„
3) Энзели	4.800	5.000	4.000	3.340
4) Энзели-Рудесеръ	1.000	800	„	„
5) Рудесеръ-Мешедесеръ . .	1.050	800	„	„
6) Мешедесеръ	900	700	800	600
7) Мешедесеръ-Бендеръ-Гязь.	250	250	„	„
8) Бендеръ-Гязь	1.022	800	710	750
9) Бендеръ-Гязь-Атрекъ . . .	131	100	„	„
Итого .	10.693	10.150	6360	5.100

Такимъ образомъ по грузообороту первое мѣсто принадлежитъ Энзели, затѣмъ слѣдуютъ Астара, Мешедесеръ и Бендеръ-Гязь.

Въ общемъ, если добавить къ вышеупомянутымъ цифрамъ привоза и вывоза въ Россію также и мѣстные грузы, перевозимые между отдѣльными портами, то весь грузооборотъ можетъ быть около 23.000.000 пудовъ въ годъ.

Кромѣ портовъ Каспійскаго побережья, торговля съ Персіей происходитъ еще и по нашей сухопутной границѣ отъ Астары до турецкой границы, гдѣ главнымъ пунктомъ является Джульфа, и по Закаспійской границѣ отъ Каспійскаго моря до границы Авганистана, гдѣ торговля происходитъ главнымъ образомъ черезъ Асхабадъ и Серахсъ и таможни Гауданскую и Душакскую, съ персидскими главными центрами сѣверо-восточной Персіи—Мешхедъ и Кучанъ.

По свѣдѣніямъ Персидской таможни, въ 1909—1910 г.г. черезъ Джульфу прошло изъ нашихъ предѣловъ 1.833.000 пудовъ, а вывезено въ наши предѣлы 1.507.860 пудовъ; въ Кучанъ привезено 369.420 пудовъ и вывезено 530.340; въ Мешхедъ

привезено 461.540 пудовъ и вывезено 161.480 пудовъ, итого 623.000 пудовъ.

Такимъ образомъ всего по Закаспійской границѣ грузооборотъ равнялся 1.523.420 пудамъ. Большая часть этихъ грузовъ направляется по Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ въ Красноводскъ, а оттуда моремъ въ Петровскъ, Баку и Астрахань.

Изъ этого вытекаетъ, что въ русско-персидской торговлѣ наибольшее участіе принимаетъ Каспійское море и, слѣдовательно, наше каспійское судоходство. Если принять во вниманіе, что изъ 30.000.000 пудовъ груза только около 4.000.000 минуютъ Каспійское море), а всѣ остальные провозятся по нему, то слѣдовательно около $^{6}/_{7}$ всѣхъ грузовъ, даваемыхъ Персіей, перевозится нашими судами.

Какія части Персіи обслуживаются нашимъ каспійскимъ судоходствомъ? Если обратиться для выясненія этого вопроса къ путямъ сообщенія, прорѣзывающимъ Персію, то нельзя не придти къ слѣдующимъ выводамъ.

Начиная отъ Мешхеда и до турецкой границы около Хоя, черезъ главные торговые пункты—Тавризъ, Зенгянъ, Менджилъ, Казвинъ, Тегеранъ и Шахрудъ — проходитъ непрерывная караванно-колесная дорога, а между Менджиломъ и Тегераномъ—шоссейная, длиною около 1.722 верстъ. Этотъ древнѣйшій торговый пунктъ можетъ быть разсматриваемъ какъ база для торговаго движенія въ сѣверной Персіи.

Эта база соединяется съ важнѣйшими торгово-промышленными пунктами внутри страны. Къ пунктамъ, тяготѣющимъ къ ней, надо отнести всѣ тѣ, разстояніе которыхъ до Каспійскаго моря ближе, чѣмъ до Персидскаго залива и отчасти до Турецкой границы. Такимъ образомъ, какъ видно изъ прилагаемой карты, къ этой базѣ направляется торговое движеніе по слѣдующимъ путямъ:

1) отъ Соучбулаха черезъ Марагу въ Тавризъ на разстояніи около 200 верстъ;

2) отъ Керменшаха черезъ Хамаданъ на Казвинъ на разстояніи 355 верстъ;

3) отъ Буруджирда на Султанабадъ, Кумъ и Тегеранъ длиною 440 верстъ;

4) отъ Исфагана на Кашанъ. Кумъ и Тегеранъ длиною 330 верстъ;

5) отъ Тегерана черезъ Исфаганъ и Іездъ, длиною 605 верстъ;

6) изъ Іезда черезъ Теббесъ и Турбети-Хейдаріе до Мешхеда длиною 615 верстъ.

7) изъ Турбети-Хейдаріе на Хафъ и въ Сеистанъ длиною 675 верстъ

Такимъ образомъ, огромная часть Персіи тяготѣетъ къ указанной нами основной торговой базѣ и почти не можетъ получать и сбывать свои продукты иначе, какъ черезъ нее, а слѣдовательно и черезъ наши предѣлы.

Теперь посмотримъ, какіе выходы существуютъ отъ этой базы къ нашимъ границамъ, не считая мелкихъ пограничныхъ пунктовъ.

1) На западѣ главные пути изъ Урміи, Хоя и Тавриза сходятся въ Джульфѣ, причемъ отъ Джульфы до Тавриза около 130 верстъ, а Тавризъ въ свою очередь отстоитъ, какъ мы упоминали въ началѣ настоящей главѣ, отъ Батума на разстояніи 1.021 версты, а отъ Баку на разстояніи 1.162 верстъ.

2) Отъ Тавриза идетъ путь до персидской Астары длиною 285 верстъ, а все разстояніе отъ Тавриза до Баку около 485 верстъ.

3) Отъ Менджиля до Энзели—черезъ Рештъ разстояніе около 119 верстъ.

4) Отъ Тегерана до Мешедесера черезъ Барферушъ около 275 верстъ.

5) Отъ Фирузкуха до Мешедесера черезъ Барферушъ 225 верстъ.

Отъ Шахруда черезъ Астрабадъ до Бендеръ-Гязя 120 верстъ.

7) Отъ Нишапура черезъ Кучанъ до Асхабада 235 верстъ.

8) Отъ Мешхеда до Душака 120 верстъ.

Затѣмъ, отъ Решта до Энзели 36 верстъ, отъ Барфероша до Мешедесера 25 верстъ и отъ Асхабада до Бендеръ-Яза—40 верстъ.

Такимъ образомъ вся база отъ Тавриза до Мешхеда прямо или косвенно (черезъ Средне-Азіатскую дорогу) тяготѣетъ къ Каспійскому морю.

Изъ этихъ данныхъ вполнѣ очевидно, почему, какъ мы указывали въ своемъ мѣстѣ, во внѣшней торговли съ Персіей Россіи принадлежитъ

главное мѣсто. Иллюстрируемъ это нѣсколькими цифровыми данными.

Общій оборотъ персидской торговли выражался за послѣдній отчетный 1909—1910 г.г. суммой въ 813.954.705 кранов *), изъ которыхъ на долю Россіи упадаетъ 489.104.044 крана, т. е. болѣе, чѣмъ половина. Замѣтимъ здѣсь, что на долю Англіи и Индіи выпадаетъ всего 183.898.948 кранъ, а на долю Германіи 10.806.286 кранъ.

Насколько быстро прогрессируетъ наша торговля съ Персіей, видно изъ того, что въ 1901—1902 г.г. весь оборотъ нашъ съ Персіей составлялъ 202.175.625 кранъ, т. е. за 9 лѣтъ онъ увеличился болѣе, чѣмъ въ четыре раза, въ то время какъ общій оборотъ всей внѣшней персидской торговли менѣе чѣмъ удвоился.

Если сопоставить съ этимъ заключеніемъ то, что было сказано нами относительно общаго распредѣленія торговаго движенія въ Персіи, то станетъ вполнѣ очевидно, что это прогрессивно увеличивающееся преобладаніе русской торговли обязано тѣмъ, что Россія располагаетъ наиболѣе короткимъ и дешевымъ воднымъ путемъ черезъ Волгу и Каспійское море.

Изъ этого всего также слѣдуетъ, что для дальнѣйшаго развитія нашего торговаго и экономическаго преобладанія въ Персіи и для развитія нашей морской торговли на Каспійскомъ морѣ намъ необходимо улучшать и строить подъѣздные пути къ персидской торговой магистрали. Таковыми путями являются слѣдующіе:

1. Изъ Тавриза на Ардебиль въ Астару или Ленкорань длиною около 285 верстъ.—Наиболѣе отвѣчала бы нашимъ интересамъ постройка здѣсь желѣзнодорожнаго пути—длина этой дороги настолько незначительна и вся она проходитъ по такой мѣстности, что постройка ея вполнѣ возможна съ технической и финансовой стороны, не требуя затраты чрезмѣрныхъ капиталовъ. До по-

*) Кранъ = 17½ коп.

стройки-же желѣзнодорожнаго пути слѣдовало бы незамедлительно улучшить колесный путь по существующей нынѣ дорогѣ.

Между тѣмъ, несмотря на полную очевидность важнаго значенія, которое имѣетъ этотъ путь для упроченія нашей торговли, наше торговофинансовое вѣдомство употребляетъ всѣ усилія для того, чтобы отвлечь всѣ грузы изъ Тавриза на Джульфу. Ради этого для провоза грузовъ черезъ Тифлисъ на Баку и дальше для персидскихъ грузовъ установленъ особый льготный тарифъ и употребляются всѣ усилія къ скорѣйшей постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ Тавриза до Джульфы.

Между тѣмъ, стоитъ только взглянуть на прилагаемую карту путей, чтобы видѣть, насколько нецѣлесообразна эта мѣра, съ одной стороны, нанося ущербъ судоходному промыслу, поддержаніе котораго на Каспійскомъ морѣ должно было бы приковывать къ себѣ особую заботливость правительства, а съ другой стороны, требуя для этого еще и приплаты со стороны правительства въ видѣ уменьшенія тарифа для персидскихъ грузовъ по казенной Закавказской желѣзной дорогѣ и другимъ.

Сверхъ того, при постройкѣ этой желѣзной дороги Адзербейжанскій районъ искусственно приковывается къ нашей западной границѣ и къ западно-европейскимъ рынкамъ.

Во имя государственныхъ интересовъ Россіи и въ частности интересовъ русской торговли и каспійскаго судоходства этотъ путь строить ни въ какомъ случаѣ не слѣдуетъ, а надо строить линію отъ Тавриза на Астару или Ардебиль.

2. Второй путь, который бы имѣлъ для насъ огромное значеніе, былъ бы желѣзнодорожный путь изъ Решта до Тегерана и Энзели до Решта съ продолженіемъ далѣе постепенно на Менджиль, Казвинъ, Тегеранъ и далѣе къ Исфагани. Обыкновенно указывается на необходимость постройки желѣзной дороги до Тегерана и далѣе

по направленію къ соединенію съ индійскими желѣзными дорогами. Но такая линія, съ одной стороны, отняла бы большую часть груза у каспійскаго судоходства и нанесла бы ему большой ударъ и въ то же время была бы бездоходна или малодоходна, такъ какъ на всемъ протяженіи отъ Тегерана до индійской границы она бы проходила по незаселеннымъ и пустыннымъ мѣстамъ. Для интересовъ русской торговли важно именно соединить каспійскіе порты Персіи съ внутренностью страны.

3. Объ остальныхъ путяхъ мы уже въ свое время говорили, а именно надо улучшить путь изъ Тегерана въ Барефрушъ и Мешедесеръ и изъ Шахруда въ Астрабадъ и Бендеръ-Гязь.

Постройка этихъ путей, являющихся продолженіемъ волжско-каспійскаго воднаго пути, который всегда будетъ дешевле желѣзнодорожнаго, поставитъ насъ въ такія выгодныя условія, сравнительно съ нашими конкурентами, во всей сѣверной Персіи и даже до Исфагани, т. е. въ большей части Персіи, что конкуренція эта намъ будетъ не страшна.

Къ сожалѣнію, если прослѣдить всю исторію проложенія нашихъ торговыхъ путей, то приходится констатировать одно общее весьма странное явленіе: за всѣ послѣдніе 75 лѣтъ мы старались развивать не тѣ пути, которые сложились исторически и которые какъ по разстоянію, такъ и по направленію, были наиболѣе выгодными для нашей торговли и промышленности, а такіе, которые имѣли въ основѣ различныя спекуляціи и преслѣдовали искусственное оттягиваніе грузовъ отъ естественныхъ путей совершенно въ сторону и уничтоженіе старыхъ путей, выработанныхъ нашей національной торговлей. Въ данномъ случаѣ, съ лихорадочной поспѣшностью и со всякими жертвами стараясь проложить желѣзную дорогу на Тавризъ и на Тегеранъ, мы опять таки стремимся разрушить наше наиболѣе выгодное коммерческое по-

ложеніе, жертвуя интересами народной массы ради интересовъ небольшихъ группъ предпринимателей.

Я полагаю, что всѣ, кому дороги интересы каспійскаго судоходства и коренного русскаго торговофабричнаго района, должны употребить всѣ усилія, чтобы въ данномъ случаѣ направить постройку путей въ Персіи согласно указанной нами схемѣ, т. е. чтобы они направляли персидскіе грузы къ персидскимъ портамъ Каспійскаго моря и защитили судоходство наше отъ предстоящей для него опасности.

3. Торговля съ Персіей русскихъ портовъ Каспійскаго моря.

Въ предшествующихъ главахъ мы представили картину современнаго положенія судоходства и грузового движенія въ персидскихъ портахъ Каспійскаго побережья. Теперь обратимся къ обзору участія въ нашей торговлѣ съ Персіей нашихъ портовъ на Каспіѣ, т. е. Астрахани, Петровска, Баку, Ленкорани, Астары и Красноводска.

1. Астрахань.

Астрахань, въ силу своего географическаго положенія у выхода великаго волжскаго воднаго пути въ Каспійское море, съ древнѣйшихъ временъ торговала съ Персіей и въ теченіе многихъ столѣтій была для насъ естественными воротами въ эту страну. Чѣмъ болѣе заселялось Поволжье и вообще развивалась наша промышленность и торговля, тѣмъ болѣе Астрахань пріобрѣтала значеніе базы для нашей торговли на Каспійскомъ

*) Объ этой экспедиціи въ апрѣльскомъ номерѣ журнала помѣщена небольшая замѣтка, уясненіе которой облегчится прилагаемой картой, съ показаніемъ направленія пути Амундсена.

морѣ вообще и въ частности—нашей торговли съ Персіей. Такимъ образомъ ея значеніе и роль въ персидской торговлѣ слагались исторически и до того времени, какъ тотъ же историческій ходъ событій выдвинулъ къ жизни новые факторы, этотъ древній портъ сохранялъ въ полной силѣ свое значеніе, какъ мѣсто сосредоточенія нашего грузооборота съ Персіей. Такое значеніе Астрахань сохраняла до начала 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія.

Къ этому времени на берегахъ Каспія произошелъ рядъ событій, существенно повліявшихъ на торгово-экономическую жизнь. Во первыхъ, было закончено покореніе Средней Азіи; во вторыхъ, Баку былъ соединенъ съ Чернымъ моремъ непрерывнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ и, наконецъ, этотъ-же портъ былъ соединенъ желѣзной дорогой черезъ Петровскъ съ Ростовомъ, а отъ Красноводска прошла средне-азіатская жел. дорога. Съ этого времени наблюдается постепенное перенесеніе центра изъ Астрахани въ Баку, который, въ то время какъ Астрахань въ зимнее время отдѣляется льдомъ отъ свободнаго моря, открытъ для плаванія круглый годъ. Насколько эти обстоятельства повліяли на роль Астрахани въ персидской торговлѣ, мы увидимъ ниже.

Какъ видно изъ таможеннаго отчета за 1909 годъ, грузооборотъ Астрахани по персидской торговлѣ опредѣлялся въ 1.910.376 пуд., изъ которыхъ на долю вывоза въ Персію приходилось 809.000 пуд. на сумму—996.820 руб., а на долю привоза изъ Персіи—1.101.000 пуд. на сумму—4.452.376 руб. Эти данныя относятся къ товарамъ, прошедшимъ черезъ Астраханскую таможню. При сравненіи стоимости товаровъ нельзя не обратить вниманія на то, что вывозимый изъ Астрахани товаръ былъ почти въ три раза дешевле привозимаго изъ Персіи. Причина этому совершенно разъяснится, если мы разсмотримъ, изъ какихъ товаровъ слагался вывозъ и привозъ. Изъ таможеннаго отчета

за 1909 г. усматривается, что вывезено было хлѣба и муки—43.317 пуд., соли—47.633 пуд., сахара рафинада—87.279 пуд., лѣса 427.433 пуд., цемента—12.880 пуд., кирпича—12.095 пуд., издѣлій изъ стекла—11.901 пуд., смолы древесной—6.343 пуд., желѣзныхъ издѣлій—8.528 пуд., бондарныхъ издѣлій—11.880 пуд., льняныхъ и пеньковыхъ издѣлій безъ возврата пошлинъ—13.040 п. Далѣе слѣдуютъ глина, известь, фарфоровыя издѣлія, мочальные кули, обыкновенное мыло и т. д. Заслуживаетъ особаго вниманія, что непосредственно мануфактурныя и фабричныя издѣлія Астрахань вывозитъ въ небольшомъ количествѣ. Въ общемъ, жизненныхъ припасовъ вывезено было на 336.884 р., сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ на 221.291 руб., издѣлій на 406.795 руб., и животныхъ на 850 руб. (замѣтимъ здѣсь, что изъ Астрахани установился постоянно развивающійся вывозъ лошадей въ Персію).

Привозъ товаровъ черезъ Астраханскую таможню, какъ было указано выше, значительно больше, какъ въ отношеніи количества, такъ и суммы. Главными предметами ввоза были: рисъ обдѣланный—1.634 пуд., рисъ полуобдѣланный—45.989 пуд., овощи свѣжіе—4.241 пуд., сухая сливаи черносливъ—8.313 пуд., финики—17.000 пуд., сушеный виноградъ—240.224 пуд., фрукты и ягоды сухія—104.993 пуд., орѣхи—13.856 пуд., миндаль—12.464 пуд., икра—12.854 пуд., рыба соленая и копченая 177.707 пуд., бараньи шкуры 17.599 п., дерево (пальма и орѣхъ) въ бревнахъ—26.325 пуд., кунжутное сѣмя—3.269 пуд., ядра персиковыя и абрикосовыя—12.999 пуд., камедь—9 602 пуд., хлопокъ-сырецъ—337.165 пуд., пенька—17.575 пуд., шерсть—20.074 пуд.

Изъ этого перечня привозимыхъ товаровъ видно, что главные предметы нашего ввоза изъ Персіи представлены въ астраханской торговлѣ, при чемъ больше всего привозится хлопка, рыбы, сушенаго винограда и сушеныхъ фруктовъ. Дан-

ния привоза и вывоза дают возможность вывести заключеніе о характерѣ торговли Астрахани съ Персіей, который она пріобрѣла въ настоящее время.

Главнымъ предметомъ отпуска является лѣсъ, котораго по количеству вывезено болѣе половины всего товара. Онъ вывозится въ видѣ бревенъ (181.416 пуд.), досокъ (167.116 пуд.), брусьевъ (68.386 пуд.), жердняка (7.750 пуд.). Къ лѣсному товару слѣдуетъ добавить и тары для рыбы, показанныя въ количествѣ 11.880 пуд., но, такъ какъ въ нихъ вывозится и соль, то какъ число, такъ и вѣсъ значительной части, ускользаютъ отъ учета. Все указанное выше количество лѣса доставляется въ Астрахань съ сѣвера по Волгѣ и преимущественно распредѣляется между сосной и елью. Этотъ лѣсъ идетъ какъ вообще на строительныя нужды сѣверной Персіи, такъ въ частности и на постройку мелкихъ судовъ, плавающихъ въ портахъ Персіи и на персидскихъ рѣкахъ.

Вторымъ спеціальнымъ товаромъ Астрахани является соль, доставляемая сюда изъ самосадочныхъ озеръ. Эта соль спеціально отправляется на рыбные промыслы на Персидскомъ берегу. Изъ Астрахани же направляются въ Персію и всѣ рыболовныя принадлежности.

Главныхъ-же предметовъ нашего вывоза въ Персію—сахара и мануфактурнаго товара—вывозится изъ Астрахани непосредственно въ Персію небольшое количество. Но на самомъ дѣлѣ мануфактуры проходитъ значительно больше—большая часть ея, равно и другихъ фабричныхъ издѣлій, предназначенныхъ для Персіи, направляется изъ Астрахани въ Баку, а оттуда уже въ Персію.

Изъ числа привозимыхъ товаровъ небольшое количество поступаетъ непосредственно на астраханскій рынокъ, но большая часть провозится далѣе на сѣверъ, преимущественно на Нижегородскую ярмарку. Къ числу такихъ товаровъ при-

надлежатъ—хлопокъ-сырецъ, сушеный виноградъ и фрукты. Рыбный-же товаръ весь поступаетъ на астраханскій рынокъ.

Астрахань вообще является главнымъ оптовымъ рынкомъ для рыбнаго товара, но въ частности является базой для всего рыбнаго дѣла въ Персіи. Здѣсь находится главная контора фирмы Ліанозовыхъ и сюда поступаетъ, какъ увидимъ ниже, и большая часть добываемаго въ Персіи рыбнаго товара.

Кромѣ товаровъ, очищаемыхъ пошлиной въ Астраханской таможнѣ, черезъ Астрахань направляется на сѣверъ и значительное количество очищенныхъ пошлиной въ Астарѣ, Баку и Красноводскѣ. Такимъ образомъ большая часть персидскаго риса, хлопка, пальмоваго дерева и сушеныхъ винограда и фруктовъ и нѣкоторыхъ другихъ товаровъ поступаетъ изъ этихъ портовъ и вывозится далѣе по Волгѣ. Такихъ товаровъ провозится не менѣе 4.000.000 пудовъ.

Такимъ образомъ, если непосредственная торговля Астрахани съ Персіей значительно сократилась, то все-же по волжскому пути проходитъ приблизительно около половины всего количества персидскихъ произведеній, вывозимыхъ изъ персидскихъ портовъ.

Обратимся теперь къ даннымъ о движеніи судовъ изъ Астрахани въ Персію и обратно, на основаніи данныхъ таможеннаго отчета за 1910 г.

Изъ Астрахани отошло съ грузомъ 23 парусныхъ судна и 141 пароходъ (безъ товара 1 парусное судно и 1 пароходъ). Пришло изъ Персіи съ грузомъ 4 парусныхъ судна и 13 безъ груза; пароходовъ пришло съ грузомъ 119 и 5 безъ груза.

Сравнительно съ 1909 г., число пришедшихъ и отошедшихъ судовъ было нѣсколько больше. Такъ, въ 1909 г. отошло съ грузомъ 104 парохода и 28 парусныхъ судовъ, пришло-же изъ Персіи съ грузомъ 5 парусныхъ судовъ и 115 паро-

ходовъ. Отошло безъ груза 2 парохода и прибыло безъ груза 14 парусныхъ судовъ и 4 парохода.

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что сношенія Астрахани съ Персіей настолько бываютъ слабы, что не хватаетъ груза ни въ Астрахани для Персіи, ни въ Персіи для Астрахани, и суда вынуждены ходить пустыми. Кромѣ того, и самое число отошедшихъ судовъ не свидѣтельствуетъ о большой оживленности торговыхъ сношеній.

Большое неудобство для грузового движенія съ Персіей представляетъ перегрузка товаровъ на 12-футовомъ рейдѣ, но это обстоятельство въ одинаковой степени тяготѣетъ надъ всѣмъ грузовымъ движеніемъ черезъ Астрахань.

2. Петровскъ.

Петровскій портъ самъ по себѣ не ведетъ торговли съ Персіей и черезъ него только направляется небольшое количество товаровъ, преимущественно тогда, когда въ Астрахани закрывается навигація. По свѣдѣніямъ таможеннаго вѣдомства, въ 1909 году было вывезено изъ Петровска 61.269 пудовъ сахарнаго песку и 91.364 пуд. сахара рафинада, всего 152.623 пуда, а привезено изъ Персіи еще меньше товаровъ — всего 11.432 п., на сумму 68.088 руб. Въ наибольшемъ количествѣ провозились сухіе фрукты и драгантовая камедь—по 3.000 съ небольшимъ пудовъ каждаго. Въ значительно большемъ количествѣ привозятся сюда товары персидскаго происхожденія, очищенные пошлиной въ другихъ портахъ. Къ числу такихъ товаровъ относится, между прочимъ, и хлопокъ, направляемый въ Лодзь.

Вполнѣ естественно, что и движеніе судовъ въ Персію и изъ Персіи черезъ Петровскъ весьма не велико. Такъ, пароходовъ пришло съ грузомъ всего 3, а отошло съ грузомъ 5 и безъ груза 2.

Ближайшій къ Петровску портъ Дербентъ совершенно не торгуетъ съ Персіей.

3. Баку.

Баку съ древнѣйшихъ временъ велъ самостоятельную торговлю съ Персіей и отсюда въ теченіи многихъ столѣтій персидскіе товары направлялись въ Шемаху, а изъ Шемахи уже шли сухимъ путемъ на Дербентъ и далѣе къ намъ, частью на Астрахань, частью сухопутьемъ. Послѣ присоединенія къ Россіи Баку сдѣлался главнымъ рынкомъ для персидскихъ товаровъ, направляемыхъ въ Закавказье. Но крупной торговли съ Персіей онъ не велъ, находясь въ сторонѣ отъ главнаго торговаго нашего пути съ Персіей.

Положеніе дѣла здѣсь, однако, совершенно измѣнилось со времени указаннаго выше соединенія Баку съ желѣзнодорожной сѣтью, и съ этихъ поръ постепенно торговля съ Персіей начала здѣсь развиваться въ ущербъ Астрахани.

Окончательно значеніе Бакинскаго порта въ торговлѣ съ Персіей сложилось нѣсколько позднѣе, когда, съ одной стороны, въ ближайшихъ окрестностяхъ Баку широко развилась нефтепромышленность, а съ другой—когда, вслѣдъ затѣмъ былъ основанъ Персидскій учетно-ссудный банкъ, начавшій свои операціи въ Персіи.

Развитіе нефтепромышленности оказало свое вліяніе въ томъ отношеніи, что, благодаря этому, въ Баку сосредоточились обширные капиталы и развили свои дѣйствія различные банки. Давъ толчокъ вообще развитію торговли въ Баку, наличіе большихъ капиталовъ вызвало въ частности и развитіе торговыхъ сношеній съ Персіей, главнымъ образомъ потому, что въ Баку возникло нѣсколько пароходныхъ предпріятій частныхъ лицъ и обществъ, которыя не могли не использовать возможности перевозки грузовъ въ Персію и

обратно. Первое время пароходныя общества „Мансель“, Тагіева, Веліева и др. только возили товары въ Персію, а затѣмъ стали открывать и конторы для непосредственной торговли.

Второе указанное нами обстоятельство—откры, тіе учетно-ссуднаго банка, предназначеннаго для развитія и содѣйствія русской торговли въ Персіи, сразу убило тамъ въ сущности русскую торговлю.

До открытія этого банка 11 крупнѣйшихъ фабричныхъ русскихъ фирмъ имѣли свои конторы въ главнѣйшихъ городахъ Персіи и непосредственно вели оптовую и даже розничную торговлю. Персидскій банкъ, хотя и являлся въ сущности отдѣленіемъ нашего государственнаго банка, но занялся не однѣми операціями кредитнаго свойства, присущими банкамъ вообще, а также комиссіоннымъ дѣломъ, т. е. сталъ выписывать для персидскихъ купцовъ товары отъ фабрикъ. Такъ какъ размахъ тогда былъ широкій, то и банкъ произвелъ на первыхъ-же парахъ широкую операцію: онъ выписалъ милліоновъ на 20 руб. разныхъ товаровъ и роздалъ ихъ въ кредитъ персидскимъ купцамъ во всей Персіи. Само собой разумѣется, что персы охотно брали въ кредитъ сколько угодно товаровъ, но, когда пришлось уплачивать за нихъ деньги, то банкъ таковыхъ получить ни-какъ не могъ. Заваливъ рынокъ Персіи потерянным для него товаромъ и продолжая далѣе содѣйствовать персидскимъ купцамъ въ торговлѣ съ нами, банкъ сдѣлалъ невозможными операціи нашихъ фабрикантовъ въ Персіи и изъ 11 фирмъ 10 прекратили свои дѣла и только одна фирма Прохоровыхъ въ Москвѣ продолжаетъ еще работать до сихъ поръ.

Этимъ крушеніемъ нашей торговли въ Персіи воспользовались бакинскія фирмы, начавшія тамъ работать, и понемногу вся торговля сахаромъ и мануфактурнымъ товаромъ направилась черезъ Баку и здѣсь возникли фирмы, которыя спе-

ціально занялись также комиссіонной продажей нашихъ товаровъ въ Персію и вывозомъ, а частью комиссіонной скупкой сырья изъ Персіи.

Эта эволюція совершилась уже въ концѣ 90-хъ годовъ и въ результатѣ ея Баку пріобрѣлъ значеніе нашего главнаго порта по торговлѣ съ Персіей.

Въ настоящее время не только черезъ Баку направляется транзитъ товаровъ изъ Персіи въ Европу и (посылками) изъ Европы въ Персію, а также отправки изъ внутреннихъ районовъ въ Персію и обратно, но главнымъ образомъ онъ самъ ведетъ активную торговлю въ Персіи. Въ ней принимаютъ участіе наиболѣе крупныя бакинскія торговыя фирмы—армянскія, татарскія и нѣкоторыя еврейскія, и банки, изъ которыхъ Тифлисскій коммерческій банкъ, производящій денежныя операціи армянскихъ фирмъ, занимаетъ первое мѣсто.

Принимаетъ участіе въ денежныхъ операціяхъ по персидской торговлѣ и нашъ злополучный персидскій учетно-ссудный банкъ, имѣющій здѣсь свое отдѣленіе. Черезъ него производятъ свои операціи фирмы, отправляющія въ Персію товары, по которымъ производится возвратъ пошлинъ или акциза по комиссіоннымъ операціямъ банка.

Вслѣдствіе всѣхъ этихъ причинъ черезъ Баку главнымъ образомъ направился вывозъ сахара и мануфактуры, а черезъ другіе порты—Астрахань и Астару—онъ производится въ ограниченныхъ размѣрахъ.

Эта операція вызвала не мало недоразумѣній и послужила причиной съ одной стороны развитію контрабанды въ видѣ обратнаго ввоза къ намъ такъ называемыхъ премированныхъ товаровъ, а съ другой—весьма убыточной для казны спекуляціи.

Такъ какъ въ среднемъ съ пуда мануфактурнаго товара возвращается 5 руб. 70 коп. въ возвратъ уплоченныхъ за хлопокъ пошлинъ, то нѣко-

торые торговцы, войдя въ соглашеніе съ таможенными чиновниками, стали вывозить въ Персію разный хламъ или даже, ничего не вывозя, получали удостовѣренія о вывозѣ, по которымъ можно было получать изъ таможни деньги. Нѣкоторые пароходовладѣльцы также производили своеобразную операцію, вывозя товаръ изъ Баку, яко бы, въ Персію, а на самомъ дѣлѣ сдавая его по выходѣ въ море обратно въ Баку или другіе порта.

Министерство финансовъ, видя, что ежегодно крупныя суммы идутъ собственно не на развитіе торговли съ Персіей, а на развитіе мошенничества, сдѣлало распоряженіе, въ силу котораго вывозъ премированныхъ товаровъ разрѣшался только компаніямъ „Кавказъ и Меркурій", „Восточное общество" и „Надежда". Вслѣдствіе этого остальные пароходовладѣльцы стали заявлять неудовольствія Тогда въ 1908 г. министерство разрѣшило вывозить въ Персію грузы съ возвратомъ пошлины и акциза всѣмъ частнымъ пароходствамъ, но съ тѣмъ, чтобы Астаринская таможня провѣряла всю наличность товара, везомаго пароходами заграницу. Послѣ этого распоряженія Астаринская таможня стала требовать, чтобы такіе пароходы для провѣрки выгружали весь товаръ на берегъ, а затѣмъ разрѣшала имъ вновь погрузить товаръ и итти въ Персію. Конечно, это громадное стѣсненіе вызвало большое неудовольствіе со стороны пароходовладѣльцевъ и отправителей товара и въ концѣ концовъ было отмѣнено.

Теперь вывозъ такъ называемыхъ премированныхъ товаровъ разрѣшается всѣмъ пароходамъ, но при условіи, чтобы трюмные люки были запломбированы таможней.

Хотя теперь вся операція по вывозу премированныхъ товаровъ и вошла уже въ норму и сама собой сосредоточилась въ рукахъ бюро персидскихъ транспортовъ, но, тѣмъ не менѣе, все же она вноситъ нѣкоторую искусственность въ торговыя сношенія.

Особенно вредно отражается на развитіи торговли возвратъ пошлины съ мануфактурныхъ товаровъ, вызываемый тѣмъ, что привозъ къ намъ хлопка изъ заграницы обложенъ пошлиной. Уничтоженіе этой пошлины сразу бы удешевило у насъ хлопокъ и наши хлопчато-бумажныя издѣлія и значительно бы усилило сбытъ ихъ въ Персію. Къ сожалѣнію, мало надежды, чтобы въ ближайшемъ будущемъ можно было разсчитывать на уничтоженіе этой пошлины, и, слѣдовательно, существующее положеніе вещей продлится еще долго.

Обратимся теперь къ общему характеру привоза и вывоза товаровъ въ Персію черезъ Баку, о которомъ даютъ понятіе слѣдующія данныя таможеннаго вѣдомства за 1909 г.

Вывезено было въ Персію 4.757.000 пудовъ разныхъ товаровъ на сумму 12.674.553 руб. Главными предметами ввоза были: пшеничная и ржаная мука и нѣкоторые хлѣбные продукты – 137.963 пуд., бѣлый сахарный песокъ—365.032 пуд., сахаръ рафинадъ—2.173.241 пуд., лѣсъ—13.365 пуд., цементъ—14.598 пуд., листовое желѣзо—60.784 пуд., желѣзный ломъ—95.120 пуд., желѣзо прочихъ сортовъ—18.364 пуд., бензинъ, керосинъ и проч.—1.303.808 пуд., нефтяные остатки—78.268 пуд., кирпичъ—86.090 пуд., стеклянныя издѣлія—37.368 пуд., чугунныя издѣлія—41.766 пуд., бумажныя ткани разнаго рода—около 70.000 пуд., спички—53.000 пуд. и т. д. Въ общемъ жизненныхъ припасовъ было вывезено на 8.301.412 руб., разныхъ издѣлій на 3.579 331 руб., сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ на 787.680 руб. и животныхъ на 6.130 руб.

Приводя эти цифры для 1909 г., какъ за послѣдній годъ, для котораго имѣются наиболѣе подробныя цифровыя данныя, необходимо оговориться, что, сохраняя въ общемъ тотъ же характеръ, вывозъ въ послѣдніе два года, особенно сахара и мануфактуры, значительно усилился.

Привозъ изъ Персіи по количеству значи-

тельно превышаетъ ввозъ и въ 1909 году достигъ 5.677.000 пуд., по стоимость персидскихъ товаровъ была меньше нашихъ и общая стоимость ихъ выразилась всего суммой въ 12.524.903 рубля.

Главными предметами ввоза были: рисъ полуобдѣланный—3.643.265 пуд., рисъ остальной около 93.000 пуд., фрукты свѣжіе—8.354 пуд., апельсины, лимоны и т. д.—около 45.000 пуд., сушеный, виноградъ—281.865 пуд., сухіе фрукты—около 100.000 пуд., миндаль и другіе орѣхи—около 30 000 пуд., соленая и копченая рыба—100.251 пуд., птичьи яйца—56.572 пуд., сафьянъ—200.047 пуд., дрова—386.091 пуд., уголь древесный—45.766 пуд., камедь — 30.854 пуд., красильныя вещества—23.063 пуд., хлопокъ-сырецъ—694.715 пуд., пенька и пеньковые очески—24.000 пуд, шелковые коконы—2.863 пуд., шерсть всякая—16.872 пуд. Въ общемъ жизненныхъ припасовъ было привезено на 6.324.613 руб., сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ на 5.930.405 руб., животныхъ на 79.000 руб. и разныхъ издѣлій на 269.095 руб.

Кромѣ того, было провезено товаровъ транзитомъ въ Западную Европу 454.155 пудовъ на сумму 14.038.782 руб., т. е. большую, чѣмъ весь привозъ товаровъ къ намъ.

Такимъ образомъ общій грузооборотъ Бакинскаго порта по торговлѣ съ Персіей (не считая посылокъ) достигъ въ 1909 году 10.804.708 пудовъ, на сумму 39.237.666 руб. Эта сумма нѣсколько ниже дѣйствительности, такъ какъ цѣны на привозимые товары вообще показываются таможнямъ ниже настоящихъ.

Разсмотримъ нѣсколько подробнѣе операціи по торговлѣ главнѣйшими товарами.

1. Сахаръ. Большая часть русскихъ сахарозаводчиковъ имѣютъ конторы въ Баку, черезъ которыя они ведутъ оптовую торговлю сахаромъ вообще для Кавказа и Прикаспійскаго края: они продаютъ сахаръ и фирмамъ, торгующимъ съ Персіей. Вывозъ сахара пріобрѣлъ такое значеніе,

что въ Баку возникла спеціальная сахарная биржа; отправки сахара производятся отчасти черезъ отдѣленіе ссуднаго банка въ Персіи, который выдаетъ накладныя на отправленный сахаръ, по порученію разныхъ фирмъ, по полученіи платы за товаръ. Но большая часть сахара отправляется черезъ пароходныя общества „Кавказъ и Меркурій“ и „Восточное“, которыя, помимо другихъ удобствъ, предоставляютъ своимъ кліентамъ держать товаръ въ ихъ складахъ въ теченіи 6 мѣсяцевъ безплатно

Накладные расходы на каждый пудъ сахара при вывозѣ въ Персію черезъ Баку выражаются слѣдующими цифрами:

1) провозная плата по желѣзной дорогѣ со станцій Курско-Харьковской жел. дороги съ пуда—68 коп.; таможенные расходы 5 коп., доставка съ вокзала до таможенной пристани—2 коп.;

2) при доставкѣ воднымъ путемъ: провозная плата до Царицына 53 коп.; фрахтъ отъ Царицына до Баку 8—10 коп.;

3) тарифъ по желѣзной дорогѣ до Петровска 48 коп.; фрахтъ отъ Петровска до Баку 5 коп.;

4) фрахтъ отъ Баку до Персіи нормальной отъ 7 до 10 коп.

Такимъ образомъ, на каждый пудъ сахара всего упадаетъ фрахта отъ 70 до 90 коп.; большая часть сахара привозится по желѣзной дорогѣ.

2. Рисъ привозится изъ всѣхъ портовъ Персіи. Торговля находится въ рукахъ армянскихъ и татарскихъ конторъ. Онѣ устанавливаютъ мѣстныя цѣны на рисъ не только для Баку, но и для Астрахани и Нижняго Новгорода. Полуобработанный рисъ очищается на мѣстныхъ рисоочистительныхъ заводахъ и вывозится дальше въ Астрахань. На каждый пудъ риса упадаетъ расхода: фрахта моремъ отъ 7 до 10 коп., пошлины—отъ 5 до 7 коп., портовый попудный сборъ 1 коп., другіе таможенные расходы около $2^1/_2$ коп., до-

ставка до рисоочистительныхъ заводовъ 5 коп. и за мѣшки 6—7 коп.

3. Хлопокъ большею частью проходитъ транзитомъ, очищаясь, однако, пошлиной здѣсь. Онъ направляется частью въ Лодзь, но большею частью въ Московскій районъ. Торговлю имъ ведутъ тѣ же фирмы, которыя занимаются и другими видами торговли съ Персіей. но много отправляется хлопка комиссіонерами и прямо на фабрики. На каждый пудъ хлопка упадаетъ 40 коп. пошлины, портовый попудный сборъ 1 коп., таможенные расходы—около $2^1/_2$ коп., доставка хлопка на складъ или вокзалъ отъ 2 до 5 коп.

4. Лѣсные матеріалы привозятся изъ Астрахани и отчасти Тифлиса и идутъ преимущественно въ Энзели. Нагрузка лѣсного товара въ Астрахани обходится около 3 коп. на двойникъ.

5. Сушеные фрукты являются важнымъ предметомъ торговли и закупаются въ Персіи преимущественно фирмами, эксплоатирующими рисъ. На пудъ сушеныхъ фруктовъ приходится пошлинъ 25 коп., попудный сборъ 1 коп., таможенные расходы около $2^1/_2$ коп. и за доставку къ складу или на жел. дор. отъ 3 до 5 коп.

6. Коконы закупаются цѣлымъ рядомъ армянскихъ и татарскихъ и одной французской фирмой; въ операціяхъ по этой торговлѣ принимаютъ дѣятельное участіе Тифлисскій коммерческій банкъ и Рештское отдѣленіе учетно-ссуднаго банка Персіи. На пудъ товара упадаютъ слѣдующіе расходы: попудный сборъ 1 коп. и таможенные расходы около 3 коп., а фрахтъ—до 40 коп. за пудъ.

7. Мануфактурный товаръ доставляется въ Баку преимущественно по жел. дорогѣ и отчасти моремъ. Главными фирмами по мануфактурной торговлѣ въ Баку являются слѣдующія: Э. Цинделъ, Прохоровская мануфактура, товарищество Коншина, бр. Искандеровы и „Кавказское общество“ Тагіева и др. Не мало мануфактуры доставляется и лодзинскими фирмами. Мануфактурный

товаръ, предназначаемый для Персіи, почти весь направляется черезъ Баку, который для него является вообще главнымъ портомъ на Каспійскомъ морѣ. Преимущественно идетъ бязь, ситецъ, миткаль и т. д.

8. Керосинъ вывозится наливомъ товариществомъ бр. Нобель и идетъ преимущественно непосредственно въ Энзели, а затѣмъ уже и по другимъ портамъ. Керосинъ является постояннымъ мѣстнымъ грузомъ для Персіи.

9. Металлы и металлическія издѣлія. Преимущественно идетъ кровельное сортовое желѣзо, ломъ, желѣзо, лопаты, гвозди, чугунные котелки, плиты, красная листовая мѣдь въ кружкахъ для посуды и т. д. Доставка одного пуда металла въ Персію обходится отъ 7 до 10 коп.

Кромѣ крупной оптовой торговли съ Персіей, Баку, съ одной стороны, ведетъ оптовую торговлю персидскими товарами съ Закавказьемъ, а съ другой—и мелкую торговлю персидскими произведеніями. Бакинскій рынокъ заваленъ персидской бакалеей и, кромѣ того, для надобностей населенія идетъ большая часть дровъ, вывозимыхъ изъ Персіи, свѣжихъ фруктовъ, овощей, яицъ и другихъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ

Бакинскій портъ, располагая всегда большою наличностью различныхъ судовъ, является главнымъ для фрахтованія судовъ для грузовыхъ операцій съ Персіей. Само собой разумѣется, что главная часть ихъ производится пароходами „Восточнаго общества“ и „Кавказъ и Меркурій“, но затѣмъ фирмы, торгующія съ Персіей, въ особенности въ зимнее время, фрахтуютъ здѣсь свободныя паровыя суда, какъ для вывоза товаровъ въ Персію, такъ и провоза ихъ изъ Персіи.

О движеніи судовъ Бакинскаго порта по заграничному плаванію даютъ понятіе слѣдующія цифры.

Въ 1910 году прибыло съ грузомъ 20 парусныхъ судовъ и 609 пароходовъ, безъ груза 4 па-

русныхъ судна и 47 пароходовъ; отошло съ грузомъ 11 парусныхъ судовъ и 609 пароходовъ, безъ груза—13 судовъ и 41 пароходъ. И въ Баку наблюдается то же явленіе, что и въ Астрахани, т. е. что часть судовъ не имѣетъ обратныхъ грузовъ изъ Персіи и туда посылаются пароходы за грузами порожнемъ.

3. Астара.

Изъ Русской Астары товаръ, получаемый изъ Баку, вывозится сухимъ путемъ и моремъ. Въ 1909 г. сухимъ путемъ было вывезено 91.000 пуд. на сумму 1.939.394 руб.; изъ нихъ издѣлій на 1.784.256руб., жизненныхъ припасовъ на 29.000 руб. и сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ на сумму 23.000 руб. Больше всего по количеству вывезено было бумажныхъ тканей съ возвратомъ пошлинъ—свыше 37.000 пуд. Затѣмъ слѣдуютъ стеклянныя, фарфоровыя и друг. издѣлія, пшеничная мука, лѣсъ, листовое желѣзо, ломъ и проч. Моремъ вывозится товаровъ немного—въ 1909 г. 3.000 пуд. на сумму 27.000 руб.

Привозится товаровъ значительно больше, какъ мы въ своемъ мѣстѣ и указывали. Въ 1909 г. было привезено изъ Персіи 421.000 пуд. товаровъ на сумму 1.510.105 руб., изъ нихъ жизненныхъ припасовъ на сумму—1.283.920 руб.; преимущественно привозились слѣдующіе товары: сушеный виноградъ—299.827 пуд., миндаль безъ шелухи—13.865 пуд., камель—9.212 пуд. и т. д. Астара сама не имѣетъ никакихъ судовъ и все торговое движеніе совершается только на судахъ, приходящихъ изъ Баку и возвращающихся туда. Мѣстное потребленіе ничтожно и огромная часть привозимыхъ товаровъ вывозится въ Баку.

Грузовое движеніе моремъ въ Персію и обратно очень невелико. Такъ, въ 1910 г. пришло изъ Персіи пароходовъ съ товаромъ—4 и безъ товара

132, и отошло съ товаромъ 28, а безъ товара 1 парусное судно и 361 пароходъ. Это обстоятельство станетъ вполнѣ понятнымъ, если принять во вниманіе, что торговля съ Персіей въ Астарѣ производится черезъ сухопутную границы и до Астары и обратно грузы идутъ каботажемъ.

4. Ленкорань.

Хотя Ленкорань и представляется болѣе значительнымъ портомъ, чѣмъ Астара, но обороты ея по торговлѣ съ Персіей очень невелики и преимущественно имѣютъ лишь мѣстное значеніе. Такъ, въ 1909 г. было вывезено изъ Ленкорани въ Персію 22.000 пуд. разныхъ товаровъ, а привезено 22.329 пуд., преимущественно полуобдѣланнаго риса, дровъ и соленой рыбы. Вывозится преимущественно поваренная соль и издѣлія. Рисъ и дрова вывозятся отсюда дальше въ Баку. Торговля производится мѣстными торговыми фирмами, вообще имѣющими небольшіе обороты, и, подобно тому, какъ въ Астарѣ, сюда и отсюда вывозятся товаръ судами, проходящими изъ Баку и обратно.

Движеніе судовъ черезъ Ленкорань въ Персію и обратно значительно меньше, чѣмъ черезъ Астару. Такъ, въ 1910 г. пришло изъ Персіи съ грузомъ 1 парусное судно и 54 парохода и безъ груза—2 парусныхъ судна и 28 пароходовъ; отошло съ грузомъ 2 парусныхъ судна и 91 пароходъ и безъ груза 4 парусныхъ судна и 2 парохода.

5. Красноводскъ.

Красноводскъ производитъ двоякаго рода операціи по торговлѣ съ Персіей—съ одной стороны отсюда направляются пароходами товары,

получаемые изъ Астрахани и Баку, а съ другой отсюда производится вывозъ и привозъ при помощи парусныхъ судовъ. Каковы обороты по привозу и вывозу товаровъ въ Персію, можно судить по слѣдующимъ даннымъ: въ 1879 г. весь грузооборотъ съ Персіей достигалъ 209.000 пуд.; въ 1898 г.—296.000 пуд., въ 1899—237.000 пуд., 1900—215.000 пуд., 1901—188.000 пуд., 1902—489.600 пуд., 1903—840.600 пуд., 1904—551.800 пуд., 1905—575 100 пуд., 1906—603.700 пуд., 1907—304.300 пуд., 1908 - 448.800 пуд., 1909—532.900 пуд. и въ 1910—461.500 пуд. Такимъ образомъ грузовое движеніе съ Персіей подвергалось крупнымъ измѣненіямъ, но во всякомъ случаѣ въ общемъ увеличилось и, сравнительно съ 1897 г., удвоилось.

Характерной особенностью является то, что вывозъ въ Персію уменьшился съ 187.000 пуд. въ 1897 г. до 175.500 пуд. въ 1910 году, а привозъ увеличился больше, чѣмъ въ 10 разъ; такъ, въ 1897 году привезено было 22.000 пуд., а въ 1910—286.000 пуд.

Вывозъ слагается изъ слѣдующихъ товаровъ:

1) хлѣбный грузъ: въ 1903 г. вывезено было 38.200 п., а въ 1910 г.—15.000 пуд.;

2) алебастръ, добываемый на мѣстѣ: въ 1903 г.—68.500 р., въ 1910 г.—33.100 пуд.;

3) соль—вывозъ уменьшается въ значительной степени: такъ, въ 1903 г. было вывезено 213.200 пуд., а въ 1910 г.—52.500 пуд.

4) хлопчатобумажныя ткани—вывозъ ихъ увеличивается: въ 1903 г. 24.500 п., а въ 1910 г. 38.400 пуд.;

5) желѣзныя издѣлія: вывозъ увеличился съ 3.700 пуд. въ 1903 г. до 8.100 п. въ 1910 году;

6) известь (тоже мѣстнаго производства); вывозъ нѣсколько увеличивается, а именно: въ 1903 г.—4.000 пуд., а въ 1910 г.—5.200 пуд.

Остальные товары вывозятся въ небольшихъ размѣрахъ и вывозъ ихъ носитъ случайный характеръ. Изъ этихъ данныхъ легко объясняется,

почему вывозъ, какъ это было указано выше, претерпѣлъ такое значительное уменьшеніе: Астрахань сдѣлалась главной поставщицей соли для Персіи, а затѣмъ уменьшился также значительно и вывозъ алебастра.

Привозится въ Красноводскъ: хлѣбный грузъ—156.100 пуд., древесный уголъ—59.100 пуд., разный товаръ—30.000 пуд., овощи и фрукты—16.600 пуд., хлопковое сѣмя—7.100 пуд. и животныя—7.300 пуд. Если сравнить съ данными для 1903 г., то привозъ хлѣбныхъ грузовъ, овощей, фруктовъ, животныхъ и деревянныхъ издѣлій сильно уменьшился. Это происходитъ оттого, что въ Красноводскъ увеличился привозъ хлѣбныхъ грузовъ, овощей и фруктовъ изъ Астрахани, Баку и Средней Азіи.

Главными пунктами, куда направляется вывозъ товаровъ въ Персію, являются: Астрабадскій заливъ и Бендеръ-Гязь—отошло 50 паровыхъ судовъ и 3 лодки; Мешедесеръ—5 паровыхъ судовъ; Энзели—2 паровыхъ судна, 6 парусныхъ и 9 лодокъ; Гюмишъ-тепе—8 лодокъ; Хаджи-Нефесъ—1 лодка, Ланкерудъ—1 лодка. Въ Красноводскъ же прибыли въ 1910 г. суда изъ слѣдующихъ персидскихъ пунктовъ: Бендеръ-Гязя и Астрабадскаго залива 58 паровыхъ судовъ и 48 парусныхъ лодокъ; изъ Мешедесера 1 пароходъ и 7 лодокъ; изъ Энзели 80 пароходовъ, 7 парусныхъ судовъ и 14 лодокъ; изъ Гюмишъ-тепе 142 лодки, изъ Хаджи-Нефеса 30 лодокъ, изъ Кара-тепе 12 лодокъ, изъ Карасу 5 лодокъ, изъ Ферахъ-Абада 5 лодокъ; изъ Глалуги 3 лодки и Паласи 1 парусное судно и 1 лодка. Изъ приведенныхъ цифръ въ общемъ видно, что приходъ судовъ изъ Персіи значительно больше отхода ихъ въ Персію. Особенно обращаетъ на себя вниманіе, что парусныя лодки приходятъ по отчетамъ въ гораздо большемъ числѣ, чѣмъ отходятъ. Здѣсь, по всей вѣроятности, допущенъ какой либо недосмотръ въ статистикѣ, такъ какъ мы-

знаемъ, что въ Персіи лодки уходятъ всегда съ грузомъ, забирая челекенскую соль, а иногда и другіе товары. Наибольшее движеніе судовъ въ Персію и обратно происходитъ въ маѣ, іюнѣ и іюлѣ, а парусныхъ лодокъ—въ январѣ, сентябрѣ и октябрѣ.

Изъ приведенныхъ данныхъ нельзя не вывести заключенія, что торговля Красноводска съ Персіей не велика и имѣетъ главнымъ образомъ мѣстный характеръ: Красноводскъ получаетъ изъ Персіи продукты, нужные для его потребленія, и вывозитъ въ Персію нѣкоторое количество мѣстныхъ произведеній. Болѣе всего имѣетъ значенія сношеніе съ туркменскими кочевьями, которыя ближе всего расположены къ Красноводску.

6. Чикишляръ и Гассанъ-Кули.

Эти два пункта, если имѣютъ грузовыя операціи съ Персіей, то весьма ничтожныя и черезъ нихъ пароходы проходятъ только какъ черезъ пограничные пункты. Такимъ образомъ въ 1910 году прошло въ Персію черезъ Чикишляръ 10 пароходовъ и Гассанъ-Кули 7 и отошло въ Персію изъ Чикишляра 9 пароходовъ и Гассанъ-Кули 53.

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Изъ сдѣланнаго краткаго очерка видно, что главными портами нашими по торговлѣ съ Персіей являются Баку и Астрахань; третье мѣсто принадлежитъ Астарѣ. Каждый изъ портовъ, ведущихъ торговлю, имѣетъ свои особенности, и, по всѣмъ даннымъ, каждый изъ нихъ сохранитъ свой характеръ и на ближайшее будущее.

Грузовое движеніе портовъ Каспійскаго моря съ Персіей приняло за послѣдніе годы вполнѣ опредѣленный характеръ: черезъ нихъ, съ одной

стороны, провозятся въ Персію товары не мѣстнаго производства и провозятся изъ Персіи товары, направляемые въ другія мѣста, съ другой стороны вывозятся въ Персію произведенія мѣстныя и привозятся изъ Персіи товары для мѣстнаго потребленія; наконецъ, привозятся изъ Персіи нѣкоторые продукты для обработки и затѣмъ для вывоза на сѣверъ. Нечего и говорить, что первая группа товаровъ имѣетъ огромное преобладаніе надъ остальными двумя.

Для судоходства и морской торговли это обстоятельство имѣетъ очень важное значеніе, такъ какъ оно съ полной очевидностью показываетъ, что, если бы эти только провозимые грузы пошли инымъ путемъ, то судоходство лишилось бы большей части своихъ персидскихъ грузовъ, но не смотря на это, все-же сохранило бы извѣстное количество ихъ, предназначаемыхъ для каспійскаго района. Если бы въ будущемъ постепенно развилось фабричное дѣло на берегахъ Каспійскаго моря, то грузовое движеніе въ Персію и обратно получило бы значительное обезпеченіе.

Какъ показываетъ примѣръ Баку и отчасти Петровска и Астрахани, въ будущемъ нельзя не ожидать развитія многихъ отраслей фабричной промышленности въ прикаспійскихъ городахъ и населенныхъ пунктахъ. Но это развитіе дѣло болѣе или менѣе далекаго будущаго и въ настоящее время какъ судоходству, такъ и портовымъ городамъ, принимающимъ участіе въ персидскомъ грузовомъ движеніи, надо разсчитывать главнымъ образомъ на грузы первой категоріи.

При такомъ характерѣ грузового движенія судоходство чрезвычайно заинтересовано въ томъ, чтобы грузы первой категоріи въ Персію и обратно не были отвлекаемы отъ портовъ.

Въ послѣднее время съ особой настойчивостью пропагандируются проекты не только постройки Трансперсидской дороги, но и постройки желѣзной дороги изъ Баку на Тегеранъ, въ связи съ

устройствомъ вольной гавани въ Батумѣ, которая бы привлекла европейскій транзитъ въ Персію.

Такой проектъ, какъ вообще съ точки зрѣнія интересовъ русской торговли въ Персіи, такъ и съ точки зрѣнія нашего судоходства, является чрезвычайно вреднымъ и для послѣдняго грозитъ тяжелымъ кризисомъ.

Существуетъ теорія, что постройка желѣзной дороги вызываетъ къ жизни производительныя силы и заселеніе береговъ и потому не можетъ нанести ущерба судоходству, такъ какъ, если и лишитъ его части груза, то пополнитъ эту убыль новыми грузами, созданными благодаря ея работѣ. Но въ данномъ случаѣ такихъ благотворныхъ результатовъ никакъ ожидать нельзя, въ особенности при допущеніи транзита иностранныхъ товаровъ въ Персію.

Несомнѣнно, что по желѣзной дорогѣ направится въ Персію большая часть мануфактуры и сахара и обратно пойдутъ наиболѣе цѣнные грузы. Судоходство будетъ имѣть возможность только разсчитывать на грузы для побережья и оттуда, а это количество, какъ мы видѣли, едва достигаетъ половины теперешняго, перевозимаго нашими судами.

Несомнѣнно, постройка желѣзной дороги изъ Баку въ Тегеранъ при теперешнихъ условіяхъ судоходства и грузового движенія повліяетъ весьма неблагопріятно на работу нашего торговаго флота на Каспійскомъ морѣ и это еще разъ подтверждаетъ справедливость заключенія предшествующей главы, что, прежде постройки другихъ дорогъ, мы должны выстроить тѣ, которыя бы соединили каспійскіе порты Персіи съ внутренними рынками, и только впослѣдствіи, когда вся торговля и грузовое движеніе окончательно приладятся къ обслуживанію ихъ судами, можно будетъ безъ риска соединить персидскія желѣзныя дороги съ Баку.

Но нашему судоходству надо подготовиться къ тѣмъ измѣненіямъ, которыя могутъ произойти при

постройкѣ желѣзныхъ дорогъ. Наибольшее вниманіе въ этомъ отношеніи должно быть удѣлено удешевленію и облегченію вывоза и привоза товаровъ въ каспійскіе порты изъ Персіи. Въ настоящее время ни въ одномъ изъ портовъ не установлено такого порядка, который совершенно бы устранялъ излишніе накладные расходы и вполнѣ обезпечивалъ быстрое и дешевое производство грузовыхъ операцій. На этотъ предметъ у насъ не обращено достаточно вниманія, а между тѣмъ, сплошь да рядомъ расходъ съ пуда на $^1/_2$ коп. больше или меньше уже рѣшаетъ вопросъ о направленіи груза. Такъ какъ вопросъ объ улучшеніи грузового движенія въ каспійскихъ портахъ будетъ разсмотрѣнъ въ отдѣльномъ очеркѣ, то въ настоящемъ мы его не будемъ подробно касаться и перейдемъ къ вопросу, имѣющему наиболѣе современное значеніе—о предстоящихъ рейсахъ судовъ въ Персію.

Въ этомъ году вообще предстоятъ значительныя измѣненія въ движеніи судовъ на Каспійскомъ морѣ, вызванныя тѣмъ, что общества „Кавказъ и Меркурій“ и „Восточное“ купили суда бывшей компаніи „Надежда“ и все судоходство Тагіева. Вслѣдствіе этого они пріобрѣли почти полную монополію въ перевозкѣ персидскихъ грузовъ. Насколько извѣстно, они не намѣрены продолжать рейсовъ пароходовъ въ томъ порядкѣ, какъ до сихъ поръ. Кромѣ пассажирскихъ линій, которыя содержатся обществомъ „Кавказъ и Меркурій“ отъ Баку до Энзели и обратно и отъ Красноводска до Мешедесера и обратно, „Восточное общество“ содержало срочныя грузовыя линіи, посылая, хотя и не вполнѣ регулярно, но почти каждую недѣлю свои пароходы по всѣмъ портамъ отъ Энзели до Бендеръ-Гязя, а оттуда въ Баку. Теперь оно предполагаетъ посылать свои пароходы не въ видѣ круговыхъ рейсовъ, а прямыми рейсами въ наиболѣе важные пункты—изъ Баку въ Энзели и обратно; изъ Баку въ Ланкерудъ,

Рудесеръ, Шахсуваръ и обратно и изъ Баку въ Мешедесеръ—Бендеръ-Гязь и обратно, а также посылать ихъ и спеціальными рейсами по мѣрѣ надобности, какъ это дѣлаетъ „Кавказъ и Меркурій".

Конечно, оба общества въ полномъ правѣ направлять свои рейсы такъ, какъ это имъ кажется наиболѣе удобнымъ и наиболѣе выгоднымъ; но, во всякомъ случаѣ, необходимо, чтобы, такъ или иначе, былъ установленъ одинъ круговой рейсъ отъ Баку по всѣмъ портамъ до Бендеръ-Гязя и обратно. Такой рейсъ, какъ почтово-пассажирскій, долженъ быть установленъ обществомъ „Кавказъ и Меркурій", получающимъ правительственную субсидію.

Только этимъ путемъ и возможно будетъ сохранить сообщеніе для нашихъ торговыхъ людей вдоль всего персидскаго побережья, что, конечно, косвенно повліяетъ и на общій ходъ нашей торговли здѣсь. Если такого рейса не будетъ, то большая часть побережья будетъ недоступна, такъ какъ, кромѣ пароходнаго и верхового, другихъ способовъ сообщенія здѣсь нѣтъ. Вполнѣ естественно, что, если наши пароходы не будутъ поддерживать сообщенія между персидскими портами, то персы создадутъ въ концѣ концовъ каботажное плаваніе, что для насъ было бы совсѣмъ нежелательно.

Вотъ тѣ главныя указанія, которыя можно сдѣлать для того, чтобы обезпечить въ будущемъ нашу морскую торговлю и судоходство въ южной части Каспійскаго моря.

4. Таможенныя правила и правила для судоходства въ Персіи.

Начало нашихъ торговыхъ сношеній съ Персіей теряется въ отдаленныхъ временахъ. Такъ, у арабскихъ писателей мы находимъ извѣстіе, что въ половинѣ IX-го столѣтія по Р. Х. русскіе купцы

привозили товары въ столицу Хозарскаго царства Итиль, находившуюся въ устьяхъ Волги, спускались въ Каспійское море, торгуя въ разныхъ пунктахъ, и даже добирались со своими товарами до Багдада. Но начало сношеній съ персидскимъ правительствомъ съ цѣлью установленія соглашенія о производствѣ торговли нашими купцами въ Персіи относится къ временамъ болѣе позднимъ. Первое посольство для установленія торговыхъ сношеній было послано въ Персію Іоанномъ III въ 1474 году, второе посольство съ этой же цѣлью при Борисѣ Годуновѣ, третье царемъ Михаиломъ Ѳеодоровичемъ въ 1613 году. Посолъ, князъ Барятинскій, вошелъ въ переговоры съ шахомъ Аббасомъ, который встрѣтилъ посольство весьма дружелюбно, и такъ искусно повелъ ихъ, что шахъ разрѣшилъ русскимъ людямъ свободно торговать въ Персіи. Дальнѣйшія сношенія велись уже при Алексѣѣ Михаиловичѣ, которымъ была послана персидскому шаху грамота объ установленіи болѣе опредѣленныхъ торговыхъ сношеній между обоими государствами. Тогда персидское правительство дало разрѣшеніе нашимъ купцамъ торговать въ Персіи повсемѣстно безпошлинно и безъ всякихъ притѣсненій.

Первый договоръ, однако, былъ заключенъ позднѣе—Петромъ Великимъ, который послалъ въ 1715 году для этой цѣли подполковника Артемія Волынскаго. 30-го іюля шахъ утвердилъ всѣ пункты договора, предложеннаго Волынскимъ, обязался охранять русскую торговлю и согласился на учрежденіе должности русскаго консула въ Персіи для разсмотрѣнія споровъ и т. д.

Въ Петербургскомъ трактатѣ 1723 года, по которому мы получили въ вѣчное владѣніе провинціи Гилянскую, Мазандеранскую и Астрабадскую, было установлено, что русскимъ подданнымъ разрѣшается свободно жить въ Персіи, а купечеству свободно ѣздить и производить свои операціи во всей странѣ.

Слѣдующій договоръ, заключенный въ Рештѣ въ 1729 году, добавилъ къ нашимъ правамъ право производства торговли съ платежемъ обыкновенныхъ пошлинъ, свободнаго и безопаснаго отправленія караванов черезъ Персію и Индію и постройки для своихъ надобностей домовъ, караванъ-сараевъ и т. д. Слѣдующій договоръ нашъ, печальной памяти договоръ 1732 г., по которому мы возвратили Персіи полученныя Петромъ Великимъ провинціи, все-же выговорилъ намъ нѣкоторыя преимущества, а именно персы обязались подавать помощь нашимъ торговымъ судамъ въ случаѣ кораблекрушенія, купечеству разрѣшено безпошлинно торговать въ Персіи и подтверждены ранѣе полученныя нами права по торговлѣ.

12 лѣтняя война съ Персіей въ началѣ XIX столѣтія закончилась Гюллистанскимъ трактатомъ въ 1813 году, который въ общемъ послужилъ основаніемъ и для послѣдняго нашего договора 1828 года. Гюллистанскій трактатъ установилъ свободу плаванія нашихъ судовъ у береговъ Персіи, предоставляя также право свободнаго плаванія по Каспійскому морю персидскимъ коммерческимъ судамъ, и далъ намъ исключительное право держать военныя суда на Каспійскомъ морѣ, на которомъ могъ развѣваться только русскій флагъ. Затѣмъ болѣе подробно были установлены правила торговли—въ торговыхъ сношеніяхъ намъ предоставлялась полная свобода, но мы отказались отъ права безпошлинно торговать въ Персіи, причемъ пошлина была установлена въ 5%, какъ для нашихъ товаровъ, такъ и для персидскихъ

Послѣдній договоръ нашъ съ Персіей, заключенный 10 февраля 1828 года, извѣстный подъ названіемъ Туркменчайскаго, продолжаетъ быть въ силѣ и до сихъ поръ. Въ общемъ въ немъ подтверждено то, что установлено Гюллистанскимъ трактатомъ, но къ нему добавленъ особый актъ о торговлѣ. Наиболѣе интересный для насъ пунктъ Туркменчайскаго договора—это статья 8-я, которая

предоставляетъ нашимъ судамъ свободное плаваніе по Каспійскому морю вдоль его береговъ и приставаніе къ нимъ, причемъ, въ случаѣ кораблекрушенія у береговъ Персіи, персы обязаны оказывать намъ всякую помощь. Въ особомъ же актѣ, опредѣляющемъ подробно условія нашей торговли съ Персіей, было установлено (статья 1-я), что нашимъ подданнымъ въ Персіи и персидскимъ въ Россіи предоставлено право свободной торговли. Затѣмъ, устанавливался порядокъ взысканій въ Персіи по векселямъ и т. п., а статьей 3-й устанавливался размѣръ пошлины, именно—„какъ и прежде, по 5 со ста единожды навсегда при ввозѣ товаровъ". Статьей 5-й русскимъ подданнымъ въ Персіи не только дозволено „нанимать, но и въ собственность пріобрѣтать" дома для жительства и мѣста и кладовыя для храненія ихъ товаровъ. Этой же статьей запрещено персидскимъ чиновникамъ входить въ дома, мѣста для складовъ или кладовыя русскихъ подданныхъ, а если бы это оказалось необходимымъ, они должны предварительно испросить на то разрѣшеніе россійскаго министра, повѣреннаго въ дѣлахъ и „консула, которые отрядятъ чиновниковъ или драгомановъ для присутствія при осмотрѣ дома или товара".

Объ этомъ нашемъ преимуществѣ мы, однако, забыли и поэтому сплошь да рядомъ допускались весьма неудобныя дѣйствія персидскихъ чиновниковъ по отношенію къ нашимъ торговымъ людямъ.

Какъ указано было выше, Туркменчайскій договоръ сохраняется въ полной силѣ и до нашего времени, за исключеніемъ размѣра и порядка взиманія пошлины.

Когда Персія намъ задолжала крупныя суммы и было очевидно, что выплатить ихъ она не въ состояніи, то было рѣшено въ уплату долговъ Персіи обратить таможенныя пошлины и это рѣшеніе вызвало реорганизацію какъ персидскаго таможеннаго вѣдомства, такъ и порядка взиманія пошлинъ и размѣра ихъ. Новый порядокъ былъ

установленъ особой декларацiей объ измѣненiи статьи 3-й дополнительнаго акта къ Туркменчайскому договору. Обмѣнъ ратификацiй этой декларацiи произошелъ 27 октября 1901 года и она легла въ основу нашихъ теперешнихъ торговыхъ сношенiй съ Персiей.

Согласно декларацiи, товары, ввозимые нами въ Персiю или вывозимые оттуда черезъ Каспiйское море и сухопутную границу, облагаются пошлиной, согласно тремъ спецiальнымъ тарифамъ—A, B и C (статья I).

Тарифъ А касается привоза въ Персiю товаровъ русскаго происхожденiя Нѣкоторые изъ нихъ, какъ, напр., животныя, строительное дерево, уголь, коровье масло, пшеница и остальной хлѣбъ въ зернѣ, солодъ, мука, сыръ, растительныя масла, мясо и друг. пропускаются безпошлинно; сахаръ въ головахъ уплачиваетъ 3 шая съ батмана; одежда оплачивается пошлиной въ 15% стоимости; желѣзо не въ дѣлѣ оплачивается 1 краномъ ($17^1/_2$—18 коп.) за 10 батмановъ; бумажныя ткани по 1 туману 2 крана (2 руб. 10 коп.) за каждые 10 батмановъ, шерстяныя шали по 2 тумана (3 р. 60 к.) съ каждаго батмана и т. д. Такимъ образомъ фабричныя издѣлiя оплачиваются довольно высокой пошлиной. Всѣхъ группъ товаровъ для оплаты пошлиной 42.

Тарифъ В относится къ ввозу въ Россiю товаровъ персидскаго происхожденiя. Въ немъ группъ товаровъ для оплаты пошлиной 28. Безпошлинно пропускается только хлѣбъ въ зернѣ, свѣжiе овощи, рога, дерево въ бревнахъ, сѣмена, рогожи, древесный уголь, ленъ и пенька. Въ общемъ пошлина, опредѣляемая въ нашей валютѣ съ пуда, сравнительно довольно высока и такимъ образомъ нашъ потребитель персидскихъ товаровъ несетъ довольно тяжелый налогъ.

Тарифъ С устанавливаетъ пошлину на вывозимые къ намъ изъ Персiи товары въ пользу Персiи. Группъ товаровъ этого рода тарифъ уста-

навливаетъ 11. Подлежатъ обложенію персидской пошлиной живыя животныя, коровье масло, напитки, яйца, рисъ, коконы, опій, рыба, табакъ, драгоцѣнные камни.

Кромѣ того, всѣ товары и предметы персидскаго ввоза, не поименованные въ тарифѣ В, очищаются пошлиной по европейскому тарифу.

Изъ этого перечня усматривается, что мы уплачиваемъ за многіе товары, привозимые къ намъ, пошлину въ значительномъ размѣрѣ не только нашей таможнѣ, но и персидской, а такъ какъ доходы персидской таможни до Керманшаха и по всей сѣверной границѣ Персіи поступаютъ въ уплату долговъ Персіи намъ, то слѣдовательно наши торговцы погашаютъ своими взносами персидскіе долги Россіи. На ненормальность этого обстоятельства мы указывали въ своемъ мѣстѣ.

Всякіе споры по примѣненію тарифовъ должны разсматриваться управляющими таможнями при участіи нашихъ консуловъ и окончательно рѣшаются въ Тегеранѣ при участіи посольства.

Откупная система взиманія пошлинъ въ Персіи отмѣнена (статья 5-я) и замѣнена установленіемъ правительственныхъ таможенъ, при чемъ персидское правительство приняло на себя обязательство обезпечить безопасность товаровъ во время нахожденія ихъ въ таможнѣ и обязалось соорудить въ таможенныхъ пунктахъ надлежащимъ образомъ огражденные и достаточно обширные склады, въ соотвѣтствіи съ требованіями торговаго движенія.

Далѣе уже начинаются нѣкоторыя недоразумѣнія. Такъ, статья 5-я устанавливаетъ: „Россійскіе торговцы будутъ пользоваться на условіяхъ, установленныхъ общимъ таможеннымъ уставомъ, правомъ складки въ теченіи 12 мѣсяцевъ со дня прибытія товаровъ безъ уплаты какихъ либо пошлинъ или сборовъ за складку“. Этотъ же уставъ опредѣляетъ не только эти условія, но и сборы, подлежащіе

взиманію съ торговцевъ за пребываніе товаровъ въ складахъ таможни или за всѣ другія услуги, оказываемыя таможней торговцамъ.

И дѣйствительно, установленъ сборъ за складку товаровъ въ таможенныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ, навѣсахъ, дворахъ и складахъ, взимаемый за все время нахожденія товаровъ въ помѣщеніяхъ, въ размѣрѣ 2 шаевъ за каждые 10 батмановъ и за каждые 10 дней. Впрочемъ, нѣкоторые товары оплачиваютъ $^1/_5$ и $^1/_{10}$ этого сбора. По истеченіи 90 дней товары изъ складочныхъ помѣщеній переносятся въ складъ и за это уплачивается особый сборъ за переноску товаровъ. Если товары складываютъ въ частные склады, то собственники ихъ уплачиваютъ по 5 кранъ за рабочій день, требующій присутствія таможенныхъ чиновъ.

Если придержаться точнаго смысла выраженій декларацiи, то нельзя не придти къ заключенію, что она съ одной стороны требуетъ, чтобы товаръ сохранялся 12 мѣсяцевъ безъ уплаты пошлины или сборовъ за складку, а съ другой стороны устанавливаетъ сборъ за складку.

Возможно, что это противорѣчіе произошло въ силу того, что дипломаты наши, писавшіе русскій текстъ декларацiи, распубликованной въ сборникѣ распоряженій и узаконеній правительства, употребили неправильныя выраженія, на что наводитъ мысль и то, что вся декларація написана какимъ-то особеннымъ, словно иностранно-русскимъ языкомъ.

Но, тѣмъ не менѣе, придерживаясь общепринятыхъ русскихъ выраженій, приходится констатировать указанное противорѣчіе. Общій таможенный уставъ, выработанный по соглашенію съ нашей миссіей въ Тегеранѣ, установилъ классификацію таможенныхъ пунктовъ на морской и сухопутной границахъ и дорогъ, открытыхъ для ввоза и вывоза товаровъ, организацію таможенныхъ складовъ и вообще всѣ таможенныя правила.

Декларація установила и размѣры единицъ вѣса и монеты для нашихъ и персидскихъ мѣръ, а именно нашъ пудъ считается равнымъ 5,5 тавризскимъ батманамъ по 640 персидскихъ мискалей каждый, а тавризскій батманъ опредѣляется равнымъ 7,20 русскаго фунта; 100 персидскихъ крановъ приравнены 18 руб.; персидскій туманъ= 10 кранамъ, а кранъ=10 шаевъ.

Общій таможенный уставъ, во первыхъ, устанавливаетъ цѣлый рядъ канцелярскихъ и таможенныхъ сборовъ—за листъ деклараціи, за пломбы, этикеты и т. д., и затѣмъ всѣ остальныя правила, какъ узко таможенныя, такъ морскія и сухопутныя.

Для насъ наибольшій интересъ представляютъ правила, установленныя для привоза товаровъ моремъ и плаванія судовъ.

Наши суда, ранѣе, чѣмъ причалить въ какомъ бы то ни было пунктѣ территоріи Персіи, должны направиться въ пунктъ, гдѣ находится таможня, и бросить якорь на указанномъ мѣстѣ. Немедленно послѣ прибытія и до выгрузки товаровъ, судно обязано вручить мѣстному начальнику таможни декларацію въ 2 экземплярахъ о всѣхъ товарахъ, находящихся на суднѣ, копію манифеста и валовой паспортъ. Въ декларацію, написанную на персидскомъ или французскомъ языкѣ, вносится: мѣсто происхожденія и отправки товаровъ, названіе судна, имя капитана, мѣсто отбытія судна, число, родъ, марки и номера привезенныхъ товарныхъ мѣстъ, родъ товаровъ, который въ этихъ мѣстахъ заключается, вѣсъ или мѣру товаровъ, ихъ цѣнность и мѣсто, откуда они отправляются. Товары, предназначенные въ другіе порты, оговариваются въ деклараціи. Въ каждомъ порту вручается таможнѣ отдѣльная декларація.

Въ случаѣ, если неотвратимое обстоятельство заставитъ освободить судно отъ части товаровъ ранѣе прибытія въ пунктъ, гдѣ находится таможня, то въ деклараціи отмѣчается, какіе товары сняты съ судна. По полученіи деклараціи, на ней

дѣлается отмѣтка и судну разрѣшается приступить къ разгрузкѣ, но не иначе какъ въ присутствіи чиновъ, присланныхъ таможней для повѣрки товаровъ.

Въ подтвержденіе декларации судно обязано представить мѣстному начальнику таможни или особо имъ уполномоченному служащему коносаменть или другіе судовые документы, касающіеся груза. Наконецъ, товары, немедленно послѣ выгрузки съ судна, должны направляться прямо въ складочныя помѣщенія или дворы таможни или въ частный складъ, находящійся подъ наблюденіемъ таможни.

Товары съ судовъ, потерпѣвшихъ крушеніе или погибшихъ, и выброшенные въ море во время бури, если они подвержены быстрой порчѣ, должны быть проданы за счетъ тѣхъ, кому принадлежатъ, а остальные продаются по истеченіи 6 мѣсяцевъ, если не будутъ за это время возвращены собственникамъ. Сумму отъ выручки такихъ товаровъ собственники могутъ требовать въ теченіе 2 лѣтъ.

Для вывоза установлены слѣдующія правила. Отправка допускается только съ декларацией и послѣ досмотра, погрузка же можетъ быть произведена не только тамъ, гдѣ имѣется таможенное учрежденіе, но и во всякой иной мѣстности, съ особаго разрѣшенія и подъ надзоромъ таможеннаго служащаго. Въ декларации обозначается особо товаръ, подлежащій оплатѣ пошлиной. Разрѣшеніе на вывозъ и на право нагрузки выдается только послѣ полученія декларации, и лишь при наличіи особаго разрѣшенія нагрузка товара можетъ производиться въ отсутствіи должностныхъ лицъ.

Важнымъ правиломъ является то, что капитанъ всякаго коммерческаго судна, принимающаго грузъ и находящагося въ портѣ или на рейдѣ, обязанъ до поднятія якоря получить разрѣшеніе на отходъ, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда непогода или другія неотвратимыя обстоятельства заставятъ судно немедленно сняться съ якоря.

Не будемъ перечислять подробности сохраненія товаровъ въ складахъ, такъ какъ это не имѣетъ непосредственнаго отношенія къ разбираемому нами вопросу, а перейдемъ къ обзору тѣхъ статей, которыя даютъ наиболѣе основаній для недоразумѣній между судами и таможнями. Это статьи, касающіяся штрафовъ за нарушенія.

Такъ, если окажется, что число привезенныхъ судномъ товарныхъ мѣстъ не соотвѣтствуетъ показаніямъ декларации, то за каждое недостающее мѣсто уплачивается штрафъ въ 10 тумановъ или 18 руб. Если будетъ доказано, что недостающія мѣста по ошибкѣ остались въ портѣ погрузки, или выгружены въ другомъ мѣстѣ, то штрафъ уменьшается до 3 кранъ (54 к.) съ недостающаго мѣста. Если окажется больше мѣстъ и очевидно будетъ, что здѣсь простая ошибка, за лишнее мѣсто уплачивается по 3 крана, въ противномъ случаѣ лишнія мѣста конфискуются. За недостачу или излишекъ товаровъ, перевозимыхъ наливомъ, уплачивается штрафъ въ 5 тумановъ со 100 батмановъ, а если объясненіе будетъ признано удовлетворительнымъ, то 3 крана. За всякія вообще извинительныя неправильности въ декларацiяхъ— неточныя показанія марокъ, нумеровъ, рода упаковки и т. д. уплачивается штрафъ въ 1 туманъ съ каждой декларации. Позднѣйшими соглашеніями установлено, что штрафъ за неточную передачу номеровъ слагается, если будетъ очевиднымъ, что номера потерлись или смылись.

Такъ какъ при каждой таможнѣ имѣется врачъ для санитарнаго надзора, то обыкновенно разгрузка судовъ и выпускъ пассажировъ не разрѣшаются до полученія санитарнаго свидѣтельства; равнымъ образомъ и отходъ пароходовъ не разрѣшается безъ свидѣтельства врача. Само собой разумѣется, что за несоблюденіе этого правила уплачивается штрафъ.

Если пароходъ перевозитъ товары изъ одного персидскаго порта въ другой, а также товары

персидскаго происхожденія, то долженъ соблюдать слѣдующія правила.

Во первыхъ, таможнѣ представляется декларація съ указаніемъ—куда, какіе и какого вѣса товары отправляются. Затѣмъ, отправляемый товаръ подвергается подробному осмотру и пропущенныя мѣста пломбируются. Когда товаръ приходитъ въ таможню назначенія, то производится провѣрка товаровъ и сличаются декларации и, только тогда, когда все окажется въ порядкѣ, товаръ выпускается изъ таможни. За всякаго рода неправильности уплачиваются штрафы.

Вдоль берега, посѣщаемаго нашими судами, расположены таможни перваго класса: въ Астарѣ и Энзели; второго класса: въ Каргапрудѣ, Хевирѣ, Лейсарѣ, Алаланѣ, Шафарудѣ, Хасанъ-Кіадэ, Ленгерудѣ, Рудесерѣ, Шахсуварѣ, Махмудъ-Аббадѣ, Ферекинарѣ, Мешедесерѣ, Бендеръ-Газѣ, Ходжа-Нефесѣ и Гюмишъ-Тепе.

Изложенныя правила какъ будто устанавливаютъ положеніе, довольно обыкновенное для всякаго заграничнаго плаванія. Но, такъ какъ нигдѣ не играетъ такой роли личное усмотрѣніе, какъ въ таможенномъ дѣлѣ въ Персіи, то при примѣненіи правилъ на практикѣ является очень тяжелое положеніе вещей.

Таможенный доходъ съ персидскихъ таможенъ, за покрытіемъ расходовъ по его взиманію, идетъ на покрытіе долговъ Персіи намъ и Англіи, причемъ намъ предназначается доходъ отъ таможенъ, находящихся въ сѣверной Персіи и Керманшахской. Разница въ размѣрахъ долга очень большая: въ то время какъ Персія должна Англіи около 8 милліоновъ руб., намъ она должна свыше 45 милліоновъ; поэтому естественно, что и долгъ Англіи погашается гораздо быстрѣе нашего, ненормальности же въ самомъ способѣ погашенія долга указаны ниже.

Когда возникъ вопросъ о погашеніи долга Персіи намъ при помощи таможеннаго дохода и по

этому поводу состоялось измѣненіе пункта 3-го дополнительнаго къ Туркменчайскому договору акта, то наше дипломатическое вѣдомство было очень озабочено изысканіемъ способа обезпеченія наилучшей организаціи новаго для Персіи вѣдомства. По этому поводу между нами и англичанами состоялось особое соглашеніе, на основаніи котораго и по нашему предложенію для завѣдыванія таможнями должны были быть приглашены чиновники „нейтральной націи". Таковой была признана бельгійская, вслѣдствіе того, что почему-то за бельгійцами признавалось обладаніе необычайными организаторскими талантами и глубокими свѣдѣніями въ таможенныхъ дѣлахъ. Эти два качества считались особенно драгоцѣнными потому, что ввести быстро организацію новаго вѣдомства и установить правильныя его функціи считалось чрезвычайно важнымъ. Откуда наши дипломатическіе представители взяли, что бельгійцы обладаютъ такими необычайными талантами—совершенно непонятно. Но, такъ или иначе, персидскія таможни переданы были въ руки бельгійскихъ чиновниковъ и, надо полагать, вслѣдствіе этого для ихъ удобства наши суда на Каспійскомъ морѣ должны изощряться теперь въ писаніи декларацій и другихъ документовъ на французскомъ языкѣ. Послѣднее обстоятельство весьма странно: хотя наши суда и совершаютъ плаваніе вдоль берега, принадлежащаго Персіи, но плаваніе это въ сущности продолжаетъ быть внутреннимъ, такъ какъ происходитъ по русскому морю. Поэтому казалось бы болѣе правильнымъ предоставить нашимъ судамъ право писать документы на русскомъ языкѣ, но у насъ какъ-то всегда такъ выходитъ, что мы для облегченія другихъ готовы возложить на себя какія угодно тяготы.

Въ дѣлѣ выбора бельгійскихъ чиновниковъ, однако, практика разошлась съ теоріей и на персидскую службу приглашены бельгійцы далеко не послѣ тщательнаго выбора, а кто только пошелъ.

Кто только ни попалъ на должность управляющихъ персидскими таможнями! Достаточно было быть бельгійскимъ подданнымъ, чтобы имѣть право получить эту должность. Какъ примѣръ оригинальности образовательнаго ценза для замѣщенія такой должности, можно привести назначеніе помощникомъ управляющаго таможней въ Энзели садоваго сторожа у французскаго консула. Бельгійцы, попадающіе въ персидскія таможни, смотрятъ на свою службу какъ на средство скорѣйшаго обогащенія и составленія себѣ капитала ко времени отъѣзда домой. Они получаютъ огромное содержаніе, путевые расходы въ оба конца и участвуютъ въ дѣлежѣ взыскиваемыхъ ими штрафовъ, изъ которыхъ на это идетъ половина и преимущественно завѣдующему таможней. Должность врачей при таможнѣ замѣщается обыкновенно греками или армянами, а весь остальной личный составъ—персами, изъ которыхъ большая часть представляется весьма некультурными людьми, а многіе чуть не дикарями.

Огромнымъ соблазномъ для таможенныхъ чиновъ является возможность налагать штрафы и дѣлать разныя придирки. Напримѣръ, вамъ надо немедленно выѣхать и получить паспортъ, переданный на храненіе въ таможню, который дежурный чиновникъ обязанъ выдать немедленно во всякое время. На ваше требованіе получается категорическій отказъ и заявленіе, что завтра онъ будетъ вамъ присланъ. Упорство продолжается до тѣхъ поръ, покуда вы не вручите чиновнику нѣкоторое число крановъ. Тогда моментально паспортъ вамъ выдается. Подобнаго рода явленія происходятъ при каждомъ удобномъ случаѣ и изыскиваются самыя мелочныя причины для придирки.

Особенно искусно изыскиваютъ чиновники предлоги для наложенія штрафовъ, и въ этомъ отношеніи изобрѣтательность ихъ положительно достойна удивленія. Нѣтъ парохода и рейса, ко-

торый обходился бы безъ штрафа въ каждомъ порту. Благодарной почвой служитъ неясность знаковъ и неполнота показаній. Какъ было установлено особымъ соглашеніемъ, въ данномъ случаѣ не долженъ взыскиваться штрафъ, если марка или номеръ повреждены явно случайно. Это, однако, рѣшительно игнорируется всѣми чинами и во всѣхъ таможняхъ. Въ этомъ отношеніи солидарность чиновъ персидскаго таможеннаго вѣдомства образцова.

Получивъ декларацію, въ которой должны быть для каждаго мѣста чуть не фотографически скопированы марки, надписи и номера, персидскіе чины приступаютъ къ провѣркѣ. Такъ какъ абсолютно точно скопировать каждую марку или надпись невозможно, то сейчасъ-же обнаруживается цѣлый рядъ несоотвѣтствій декларація съ мѣстами.

Само собой разумѣется, что, если мѣшокъ порвался на мѣстѣ надписи или протерся, то признается, что декларація не соотвѣтствуетъ грузу.

Правила устанавливаютъ, что при недостачѣ или излишкѣ мѣста уплачивается штрафъ по 3 крана. Персидскіе чины примѣняютъ это правило оригинально: признавъ, что на данномъ мѣстѣ марка не соотвѣтствуетъ декларація, они опредѣляютъ, что одного мѣста не хватаетъ, а одно мѣсто въ излишкѣ, и такимъ образомъ за одно и то же мѣсто уплачивается двойной штрафъ.

Личный составъ не понимаетъ по-русски и, само собой разумѣется, не читаетъ по-русски, а судовая команда тоже не говоритъ ни по французски, ни по персидски. Поэтому въ случаѣ какого либо недоразумѣнія поднимается чуть не вавилонское столпотвореніе.

Кромѣ того, таможня работаетъ крайне неаккуратно: открывается позднѣе установленнаго и закрывается раньше и обыкновенно отходы парохода и своевременное производство операцій по разгрузкѣ сильно задерживаются. Въ такихъ портахъ,

какъ Энзели или Бендеръ-Гязь, гдѣ стоянка судовъ спокойна и безопасна, это еще не имѣетъ опаснаго характера, но на открытыхъ рейдахъ этого рода задержки вызываютъ иногда необходимость для пароходовъ отстаиваться по нѣсколько дней. Вполнѣ естественно, что отъ этихъ задержекъ торговля и судоходство терпятъ большой уронъ.

Таможни открываются обыкновенно не ранѣе 8 или 9 часовъ утра; на обѣдъ дается довольно продолжительный перерывъ и закрываются онѣ довольно рано, т. е. не дожидаясь даже заката солнца.

Можно себѣ представить сколько получается отъ этого задержекъ и неудобствъ! Въ частности, въ Энзели грузовыя операціи осложнены тѣмъ, что пароходу приходится нагружаться и разгружаться въ разныхъ мѣстахъ, подвергаясь, однако, вездѣ осмотру и надзору персидскихъ чиновниковъ.

Такъ какъ, согласно правиламъ, грузовыя операціи должны производиться непремѣнно въ присутствіи таможенныхъ чиновъ, если нѣтъ особаго разрѣшенія таможни, то таможня требуетъ, чтобы на пароходѣ дежурилъ ея чиновникъ. За это пароходъ уплачиваетъ по 40 коп. за каждый часъ дежурства чиновника, по своему умственному развитію стоящему неизмѣримо ниже нашихъ таможенныхъ вахтеровъ.

Въ праздничные дни таможня закрыта и производство операцій производится только при условіи особой платы: каждый пароходъ уплачиваетъ за это въ сутки 14 тумановъ или около 20 руб. При отходѣ и приходѣ парохода, взыскивается по 2 крана гербовыми марками за каждый листъ декларацій и заявленія, а за открытіе складовъ—по 5 кранъ съ каждой двери.

Для того, чтобы дать понятіе о способахъ дѣйствія персидскихъ таможенныхъ чиновъ, я опишу слѣдующій случай, котораго я былъ свидѣтелемъ въ Менедесерѣ. Когда пароходъ нашъ бросилъ

якорь на Мешедесерскомъ рейдѣ, придя изъ Баку, стояла хорошая погода и мы приступили къ разгрузкѣ, но, по мнѣнію капитана, погода была ненадежная и потому онъ послалъ съѣхавшаго на берегъ агента бюро персидскихъ транспортовъ немедленно-же вернуть валовой журналъ, представленный въ таможню, и прислать разрѣшеніе таможни на отходъ въ Бендеръ-Гязь съ тѣмъ, чтобы по окончаніи шторма возвратиться для окончанія разгрузки.

Дѣйствительно, вскорѣ погода начала портиться и мертвая зыбь стала быстро увеличиваться. Разгрузочныя лодки всѣ ушли въ рѣку, а киржима, который долженъ былъ привести намъ необходимые документы, еще не было. Погода все ухудшалась и можно было ожидать ежеминутно сильнаго шторма. Наконецъ, когда мы уже потеряли надежду получить нужные документы, въ устьѣ рѣки зачернѣла лодочка и съ большимъ трудомъ, перейдя черезъ буруны, добралась, наконецъ, до насъ. Конторщикъ агентства передалъ намъ валовой журналъ и заявилъ, что разрѣшительное свидѣтельство на отходъ таможня написать не успѣла, но что управляющій разрѣшилъ пароходу идти въ Бендеръ-Гязь съ тѣмъ, чтобы послѣ шторма возвратиться для окончанія разгрузки въ Мешедесеръ.

Пароходъ немедленно снялся съ якоря и при сильномъ штормѣ пошелъ въ Астрабадскій заливъ. Черезъ два дня, по миновеніи шторма, мы возвратились въ Мешедесеръ, куда привезли еще нѣсколько тысячъ пудовъ груза изъ Бендеръ-Гязя. На этотъ разъ море было спокойно и съ берега дулъ свѣжій пріятный вѣтерокъ. Мы пришли на рейдъ къ восходу солнца. Согласно таможеннымъ правиламъ, послѣ восхода солнца таможня должна быть открытой, но увы, этого не оказалось: для того, чтобы открыть таможню, необходимо было разрѣшеніе управляющаго, а послѣдній еще почивалъ и благополучно проспалъ до 10 часа и только

послѣ того, какъ напился кофе соблаговолилъ дать лодкамъ разрѣшеніе выйти къ пароходу.

Благодаря этому, мы потеряли, по крайней мѣрѣ, 5 часовъ удобнаго для грузовыхъ операцій времени.

Когда, наконецъ, прибыли лодки, а вмѣстѣ съ тѣмъ и агентъ, то мы къ своему удивленію узнали, что управляющій таможней вздумалъ использовать нашъ уходъ безъ разрѣшительнаго свидѣтельства, разрѣшеннымъ имъ словесно, для полученія съ парохода основательнаго штрафа: таковой былъ наложенъ въ суммѣ около 185 руб.

Какъ ни привыкли всѣ къ неправильнымъ дѣйствіямъ и придиркамъ таможни, но наложеніе штрафа при условіяхъ, описанныхъ выше, для самыхъ опытныхъ было полной неожиданностью.

Мы тотчасъ же съѣхали на берегъ къ агенту и были свидѣтелями слѣдующей сцены. На пристани стоялъ управляющій таможней бельгіецъ, по всѣмъ признакамъ человѣкъ мало образованный, не говорящій ни слова по-русски, и грекъ, считающійся санитарнымъ врачомъ при таможнѣ, который говорилъ нѣсколько по-русски.

Управляющій таможней съ грознымъ видомъ приказывалъ греку-врачу перевести агенту, чтобы онъ передалъ капитану парохода, что управляющій таможней требуетъ его къ себѣ и чтобы онъ немедленно явился къ нему для объясненій, на какомъ основаніи онъ осмѣлился уйти, не получивъ отъ него письменнаго разрѣшенія на отходъ. На всѣ доводы агента и указанія, что капитанъ не имѣетъ права оставить свое судно, стоящее на рейдѣ, бельгіецъ только повышалъ голосъ и настаивалъ на своемъ. Управляющій нѣтушился бы, вѣроятно, еще долго, если бы грекъ не объяснилъ ему, что здѣсь присутствуютъ посторонніе, которые могутъ быть свидѣтелями, впослѣдствіи весьма непріятными. Хотя послѣ этого предупрежденія управляющій и сбавилъ тонъ, но такъ настойчиво продолжалъ требовать къ себѣ капитана, что грекъ

поторопился увести его съ пристани въ таможню и дальнѣйшія сношенія производились при помощи посланныхъ и письменно.

Когда мы пришли въ агенство, туда немедленно же пришелъ и какой-то персіанинъ, оказавшійся потомъ чиновникомъ таможни, который, не переступая порога, кричалъ черезъ дверь, чтобы агентъ немедленно внесъ опредѣленный управляющимъ таможней штрафъ, который, если персидское правительство признаетъ капитана парохода правымъ, будетъ возвращенъ. Въ случаѣ, если штрафъ не будетъ внесенъ немедленно, таможня задержитъ пароходъ до тѣхъ поръ, пока штрафъ не будетъ уплаченъ.

Получивъ отъ агента отвѣтъ, что требованіе неправильно и незаконно и что штрафъ будетъ внесенъ только въ томъ случаѣ, когда получится распоряженіе посольства, куда будетъ сдѣлано представленіе о неправильномъ наложеніи штрафа, чиновникъ стушевался, но черезъ нѣсколько времени была доставлена на французскомъ языкѣ довольно безграмотно написанная бумага уже въ болѣе смягченномъ тонѣ, въ которой сообщалось о наложеніи таможней штрафа, и предлагалось агенту мотивировать свое заявленіе о неправильности его наложенія. Словесно же чиновникъ опять угрожалъ, что пароходъ будетъ задержанъ до внесенія штрафа. Пришлось долго препираться съ нимъ и только тогда, когда агентъ окончательно потерялъ терпѣніе и предупредилъ, что при дальнѣйшей проволочкѣ съ отпускомъ парохода съ таможни будутъ потребованы убытки, чиновникъ скрылся. Только послѣ повторенія этой угрозы начальнику таможни разрѣшительное свидѣтельство на отходъ парохода было получено.

Я поинтересовался узнать, какое получитъ дальнѣйшее направленіе возникшее дѣло. Оказалось, что штрафъ, несмотря на очевидную неправильность, будетъ считаться наложеннымъ и что для отмѣны его необходимо сдѣлать письменное пред-

ставленіе нашему консульскому агенту въ Мешедессерѣ. Онъ, въ свою очередь, сдѣлаетъ представленіе о неправильности наложенія штрафа и необходимости его отмѣны генеральному консулу, а послѣдній, когда наступитъ очередь, сдѣлаетъ представленіе объ этомъ въ посольство.

Казалось бы, что наши интересы должны были бы сдѣлаться предметомъ особой заботливости для посольства. Но, по заявленію соприкасающихся съ этимъ дѣломъ лицъ, посольство при конфликтахъ нашихъ судовъ съ персидскими таможнями усвоило себѣ ту странную точку зрѣнія, что оно должно стоять на стражѣ интересовъ персидской таможни. Поэтому обыкновенно жалобы не только оставляются посольствомъ безъ удовлетворенія, но еще агенты пароходовъ получаютъ письменное извѣщеніе съ совѣтомъ избѣгать конфликтовъ съ таможнями и не затѣвать съ ними переписки, иными словами подчиняться безпрекословно и уплачивать налагаемые штрафы.

Такое странное отношеніе нашихъ представителей въ Персіи мнѣ объясняли тѣмъ, что посольство считаетъ, что, такъ какъ бельгійскіе чиновники назначены съ нашего согласія и такъ какъ доходы персидской таможни идутъ на уплату долга Персіи намъ, то они являются какъ бы нашими чиновниками, работающими для нашихъ интересовъ, и поэтому посольство считаетъ себя обязаннымъ помогать имъ, видя въ штрафахъ одинъ изъ могущественныхъ способовъ увеличенія доходности таможни. Такимъ образомъ на практикѣ оказывается, что на проявленіе произвола бельгійцами управы нѣтъ.

Въ данномъ случаѣ наложеніе штрафа было тѣмъ болѣе неправильно, что, согласно приведенному нами въ своемъ мѣстѣ правилу, капитанъ имѣлъ законное право отойти, не ожидая разрѣшенія.

Но персидскіе таможенные чиновники толкуютъ это правило своеобразно: такъ какъ въ немъ прямо не сказано, что оно относится и къ грузамъ,

привозимымъ въ Персію, то управляющіе таможнями считаютъ, что оно можетъ быть примѣнимо только въ томъ случаѣ, если грузы вывозятся изъ Персіи, и поэтому считаютъ себя въ правѣ налагать штрафъ въ случаѣ, если пароходъ вынужденъ былъ прервать разгрузку товаровъ и отойти, какія бы уважительныя причины у него ни были.

Казалось бы, что сама логика на сторонѣ капитановъ пароходовъ, такъ какъ капитанъ не имѣетъ права рисковать потерей парохода, безразлично—нагружается ли онъ или разгружается, и долженъ принять всѣ мѣры для предотвращенія крушенія, почему, конечно, и можетъ сниматься безъ всякихъ штрафовъ въ виду грозящей опасности. Однако, персидскія таможни не всегда считаютъ необходимымъ придерживаться логики и, своеобразно толкуя правила, создаютъ массу затрудненій нашимъ судамъ.

Въ Мешедесерѣ ко всѣмъ уважительнымъ причинамъ для отхода судна, не дожидаясь разрѣшенія, присоединяется еще и то, что очень часто, при всемъ желаніи, совершенно невозможно доставить свидѣтельство на пароходъ съ берега и что потому отходъ парохода безъ него обусловливается обстоятельствами, лежащими внѣ воли и власти капитана и таможни. Но и это не принимается въ расчетъ и штрафъ налагается при вполнѣ очевидной невозможности для капитана дожидаться разрѣшенія таможни.

Поэтому настоятельно необходимо дополнить правила, выработанныя миссіей, такими опредѣленными указаніями, которыя бы не давали основаній таможнѣ налагать штрафы при обстоятельствахъ, указанныхъ выше, и дѣлать наши суда жертвой произвола управляющихъ персидскими таможнями.

Я подробно описалъ случай, котораго былъ свидѣтелемъ, такъ какъ подобные случаи повторяются часто, составляютъ обыденное явленіе и

свидѣтельствуютъ о томъ, въ какихъ тяжелыхъ условіяхъ находится наше судоходство въ персидскихъ водахъ.

Приведенными нами таможенными правилами и деклараціей, между прочимъ, устанавливается обязанность персидскаго таможеннаго вѣдомства имѣть хорошіе склады для товаровъ, достаточно большой величины. Всѣ таможни, которыя мнѣ пришлось видѣть, совершенно не могутъ считаться сколько нибудь благоустроенными и большей части товаровъ приходится обыкновенно оставаться на дворѣ. Даже такая большая таможня, какъ Энзелійская, и та является неблагоустроенной, а объ остальныхъ и говорить нечего.

Въ Бендерь-Гязъ пришлось встрѣтиться съ совершенно особымъ затрудненіемъ. Такъ какъ здѣсь проходятъ въ Мешедесерь почтовые пароходы, то часто приходится выгружать грузы, которые не оказалось возможнымъ сдать въ Мешедесерь, до слѣдующаго парохода. Таможня требовала, чтобы они сдавались въ ея склады.

При этомъ условіи получалось полное основаніе для штрафа, а съ другой стороны и возможность получить плату за храненіе въ складахъ. Это требованіе, конечно, было очень тяжело для нашихъ пароходныхъ обществъ, такъ какъ приходилось платить большія суммы, совершенно безъ основанія. Поэтому они рѣшили установить въ Бендерь-Гязъ баржу для дебаркадера, куда и сдаются грузы, неразгруженные въ Мешедесерь. Таможенное вѣдомство сопротивлялось этому всѣми силами и потребовалась обширная переписка для того, чтобы, наконецъ, добиться разрѣшенія къ производству этой операціи, но зато персидская таможня посылаетъ постоянно на баржу дежурить своихъ чиновниковъ и взыскиваетъ плату по 40 коп. за каждый часъ ихъ дежурства.

Изъ приведенной нами выписки изъ Туркменчайскаго договора видно, что персидскіе чиновники не имѣютъ права сами по себѣ по служеб-

нымъ дѣламъ входить въ частные склады и жилища, а, если это понадобится имъ, то могутъ это сдѣлать только въ присутствіи консульскаго агента. Это важное преимущество, однако, совершенно забыто какъ заинтересованными лицами, такъ и нашими представителями. Поэтому необходимо имъ напомнить объ этомъ, такъ какъ это избавитъ ихъ отъ множества крайне назойливыхъ посѣщеній съ цѣлью вымогательства подачекъ, до которыхъ персидскіе чиновники, большіе и малые, большіе охотники.

Для того, чтобы жить съ ними въ мирѣ, устанавливается добровольное соглашеніе, основанное на мудрой французской пословицѣ, что дружба упрочивается маленькими подарками.

Если принять во вниманіе, что установившійся таможенный режимъ, выработанный практикой, далеко отходитъ отъ текста правилъ и декларацій, то приходится признать, что наши судоходство и торговля несутъ много совершенно лишнихъ и незаконныхъ расходовъ и принуждены выносить очень много весьма чувствительныхъ затрудненій.

Это обстоятельство въ значительной степени обязано тому положенію, которое заняло по отношенію къ нашему судоходству и торговлѣ наше дипломатическое представительство въ Персіи: въ немъ рѣдко находятъ опору наши суда. Особенно неудаченъ подборъ нашихъ представителей для замѣщенія должностей консульскихъ агентовъ, а часто и вице-консуловъ.

Такъ, въ Астарѣ консульскимъ агентомъ является бакинскій татаринъ, братъ котораго арендуетъ ардебильское шоссе, которымъ онъ гораздо больше интересуется, чѣмъ нашей торговлей. Въ Энзели таковымъ является армянинъ; въ Мешедесерѣ консульскимъ агентомъ состоитъ управляющій рыбнымъ промысломъ Ліанозовыхъ, тоже армянинъ, который съ агенствомъ пароходныхъ обществъ находится въ состояніи нѣкотораго междо-

усобія. Въ Бендеръ-Гязѣ нашъ консульскій агентъ открыто враждуетъ съ представителями судоходства и т. д.

Въ высшей степени странная картина и странное положеніе: лица, обязанныя офиціально стоять на стражѣ нашихъ торговыхъ интересовъ, впадаютъ во вражду съ представителями судоходства и увлекаются собственными своими дѣлами, бросая свои служебныя дѣла, или же изображаютъ какихъ то кнутеровъ-громовержцевъ, къ которымъ не всегда и подойдешь.

Консульскіе агенты въ приморскихъ городахъ почти исключительно заняты дѣлами по судоходству и морской торговлѣ, такъ какъ другихъ нашихъ интересовъ въ этихъ пунктахъ очень мало. Невольно напрашивается сама собою мысль, почему бы вмѣсто разныхъ армянъ, татаръ и случайныхъ людей въ персидскіе портовые пункты не назначать нашими консульскими агентами морскихъ офицеровъ и особенно такихъ, которые знакомы съ торговымъ мореплаваніемъ, или же изъ числа русскихъ, близко знакомыхъ съ условіями нашего судоходства и торговли? Во первыхъ, и съ политической точки зрѣнія весьма важно, чтобы въ такой еще малокультурной мусульманской странѣ, какъ Персія, представители Россіи были бы русскіе, а во вторыхъ, такія лица, не связанныя никакими частными дѣлами, а знакомыя съ мореплаваніемъ и торговлей и связанныя такъ или иначе съ ней, всегда будутъ близко принимать къ сердцу интересы нашихъ мореходства и торговли и явятся болѣе энергичными защитниками ихъ, чѣмъ лица, даже большею частью отсутствующія по своимъ частнымъ дѣламъ.

По отношенію къ порядкамъ, установленнымъ для нашихъ консульствъ, нельзя не указать небольшого недосмотра.

Пароходное общество „Кавказъ и Меркурій“ вдоль береговъ Персіи содержитъ двѣ почтовыхъ линіи: Баку-Энзели и обратно и Красноводскъ-

Мешедесеръ, съ заходомъ въ Бендеръ-Гязь и обратно. Какъ въ Мешедесерѣ, такъ и въ Бендеръ-Гязѣ, пароходы уплачиваютъ нашему консульству ластовый сборъ. Въ Мешедесерѣ онъ уплачивается совершенно правильно одинъ разъ, а въ Бендеръ-Гязѣ какъ-то само собой установилось, что онъ уплачивается два раза: одинъ разъ, когда пароходъ идетъ изъ Красноводска въ Мешедесеръ, т. е. при выгрузкѣ товара, а второй разъ при отходѣ въ Россію, когда онъ возвращается изъ Мешедесера, т. е. при нагрузкѣ.

Этотъ сборъ взыскивается яко бы на основаніи статьи 109 консульскаго устава и, на первый взглядъ, съ формальной стороны какъ будто и правильно. Но, если обратиться къ существу дѣла, то нельзя признать этого никоимъ образомъ. Дѣйствительно, почтовые пароходы вслѣдствіе краткости стоянки, установленной росписаніемъ, успѣваютъ въ каждый приходъ произвести только одну половину грузовыхъ операцій, т. е., смотря по направленію рейса, или выгрузиться или нагрузиться. Въ приложеніи же къ ст. 109, въ пунк. 24, въ которомъ указывается размѣръ ластоваго сбора, говорится, что, кромѣ потоннаго сбора, взимается еще, если судно совершаетъ въ портѣ нагрузку и выгрузку, по полторы копѣйки съ тонны грузовой вмѣстимости, не отдѣляя одной операціи отъ другой, а считая ихъ въ совокупности.

Изъ этого, очевидно, вытекаетъ заключеніе, что и въ данномъ случаѣ должна считаться операція въ совокупности, а она, какъ мы только что указали, слагается, вслѣдствіе установленнаго расписанія, изъ двухъ частей. Поэтому съ полнымъ основаніемъ заходъ почтоваго парохода въ Бендеръ-Гязь на обратномъ пути въ Россію изъ Мешедесера не долженъ считаться за отдѣльный приходъ, а какъ бы продолженіемъ перваго прихода. Изъ этого слѣдуетъ, что второй ластовый сборъ въ пользу консульства является неправильнымъ и потому подлежитъ отмѣнѣ.

Въ своемъ мѣстѣ мы указывали на то, что въ Энзели установленъ еще потонный сборъ съ общей вмѣстимости судна, замѣняющій собой попудный портовой сборъ. О томъ, насколько онъ не соотвѣтствуетъ интересамъ судоходства, уже говорилось, и въ настоящей главѣ мы только ссылаемся на него для представленія болѣе полной картины создавшагося положенія вещей по отношенію къ обложенію сборами нашего судоходства въ Персіи.

Возвращаясь къ персидскому таможенному режиму, необходимо отмѣтить, что бельгійское таможенное вѣдомство въ Персіи нарушаетъ часто одно изъ существенныхъ условій нашего соглашенія съ Персіей. Согласно декларацін и установленнымъ правиламъ, всякое измѣненіе или новое распоряженіе можетъ имѣть силу только въ томъ случаѣ, если оно одобрено нашей миссіей. Между тѣмъ, бельгійская администрація выпускаетъ циркуляры, никѣмъ не одобренные, и это вызываетъ излишнія тяготы для нашей торговли и судоходства.

Мы отмѣтили главные дефекты персидскаго таможеннаго режима и однимъ изъ наиболѣе важныхъ изъ нихъ, по размѣрамъ причиняемыхъ имъ неудобствъ, является введеніе въ практику широкаго поля для личнаго усмотрѣнія: отъ чиновниковъ зависитъ признать объясненія удовлетворительными или неудовлетворительными, а такая разница въ опредѣленіи влечетъ за собой и большую разницу возмездія. Такъ, если объясненіе удовлетворительно — уплачивается 3 крана, а если нѣтъ— то 10 тумановъ. Точно также, отъ усмотрѣнія чиновниковъ зависитъ признать, естественно-ли протерся номеръ или марка или искусственно, и опять въ результатѣ этого является разница въ размѣрѣ налагаемаго штрафа. Затѣмъ, также отъ чиновника зависитъ выдать свидѣтельство немедленно или нѣтъ, и признать, что буря была такъ сильна, что пароходъ не могъ оставаться на рейдѣ, или же

что вовсе не было надобности уходить, а въ зависимости отъ поворота мысли чиновника находится и наложеніе штрафа или помилованіе.

Конечно, для интересовъ нашего судоходства и торговли весьма важно, чтобы сборы были уплачиваемы возможно въ меньшемъ размѣрѣ и чтобы область придирокъ была совершенно сокращена.

Весьма вѣроятно, что какъ правила, такъ и декларація, были бы составлены гораздо болѣе цѣлесообразно, если бы къ обсужденію проекта ихъ были привлечены и тѣ, кто наиболѣе заинтересованъ въ дѣлѣ. Между тѣмъ, эти весьма важные документы были выработаны чинами дипломатическаго корпуса безъ какого либо участія свѣдущихъ и заинтересованныхъ лицъ. Это, конечно, было большой ошибкой.

Изъ приведенныхъ въ настоящей главѣ данныхъ видно, что наши торговыя отношенія съ Персіей устанавливались въ теченіи болѣе чѣмъ 300 лѣтъ. Наиболѣе важныя основанія были установлены Гюллистанскимъ договоромъ, который въ нѣсколько расширенномъ видѣ былъ вновь утвержденъ при заключеніи міра въ Туркменчаѣ. Но мы никогда не имѣли мужества настоять на соблюденіи нашихъ интересовъ. Такъ, добившись въ договорѣ 1732 года права безпошлинно ввозить наши товары въ Персію, мы поспѣшили отказаться отъ этого права, заключая Гюллистанскій договоръ, и ввели обложеніе нашихъ товаровъ 5%-ой пошлиной.

Наиболѣе-же далеко отъ нашихъ интересовъ мы отошли при установленіи современнаго таможеннаго режима, когда мы согласились на обложеніе нашихъ товаровъ болѣе высокой пошлиной, а также и товаровъ, привозимыхъ къ намъ изъ Персіи. Мы согласились на это повышеніе, имѣя въ виду, что часть таможеннаго дохода, взимаемаго персидскими таможнями, пойдетъ на погашеніе Персіей своего долга намъ. Если обратиться къ поступленіямъ

дохода персидскихъ таможенъ, то окажется, что, напримѣръ, въ 1909-1910 г. таможенное вѣдомство получило 5.560.000 руб. чистаго дохода. Раньше-же мы видѣли, что болѣе половины торговаго оборота Персіи приходится на долю торговли съ Россіей. Такимъ образомъ, несомнѣнно мы уплачиваемъ большую часть пошлинъ и поэтому мы заставляемъ уплачивать персидскій долгъ нашихъ же торговцевъ и мореплавателей, что едва ли можетъ быть признано сколько нибудь правильнымъ. Если обратиться къ поступленію дохода по отдѣльнымъ участкамъ, то окажется, что, въ то время, какъ по всей границѣ поступило 32,3 милліона кранъ чистаго дохода, по таможнямъ Каспійскаго побережья получилось 11,5, т.е. болѣе 1/3 всего дохода. Изъ этого слѣдуетъ, что въ погашеніи персидскаго долга большое участіе принимаютъ именно тѣ наши предпріятія, которыя должны были бы быть наиболѣе поощряемы.

Новый таможенный режимъ дѣйствуетъ уже около 10 лѣтъ и успѣлъ обнаружить всѣ свои дефекты. Вполнѣ своевременно приступить къ его пересмотру и выработкѣ новаго положенія, непремѣнно при участіи представителей заинтересованныхъ предпріятій, которое лучше обезпечило бы интересы нашего судоходства и морской торговли. При этомъ разсмотрѣніи необходимо также осуществить сдѣланное въ предшествующихъ главахъ указаніе на необходимость отчисленія изъ таможенныхъ доходовъ Персіи въ распоряженіе нашего маячнаго вѣдомства суммы, необходимой на оборудованіе и содержаніе маячной службы на персидскомъ побережьѣ, и отвода для этого необходимыхъ участковъ, равно какъ участковъ для образованія русскихъ кварталовъ въ портовыхъ городахъ. Необходимо также окончательно установить тѣ положенія, которыя остались невполнѣ установленными предшествующими трактатами. Это тѣмъ болѣе необходимо, что и само дипломатическое вѣдомство нѣсколько путается въ понятіяхъ и допускаетъ весьма важ-

ныя обмолвки. Правила таможеннаго режима имѣютъ въ виду не только Каспійское море, но и Персидскій заливъ, и потому, весьма естественно, при установленіи правилъ для помощи при кораблекрушеніяхъ и спасеніи грузовъ было допущено выраженіе „территоріальныя воды“, но наши представители дипломатическаго корпуса забыли сдѣлать оговорку, что это исключительно относится къ Персидскому заливу и совершенно не касается Каспійскаго моря, гдѣ никакихъ территоріальныхъ водъ не можетъ быть, такъ какъ оно цѣликомъ принадлежитъ Россіи.

Всѣ подобныя неясности и неопредѣленности въ договорахъ должны быть устранены какъ можно скорѣе и установленъ такой порядокъ, который бы не допускалъ притѣсненій, чинимыхъ нашимъ судамъ персами.

Почему бы также не ввести, какъ правило, чтобы персидскія таможни по нашей границѣ и особенно по Каспійскому побережью находились подъ управленіемъ русскихъ чиновниковъ? Почему считаемъ мы себя обязанными заботиться о томъ, чтобы какіе-то бельгійцы могли имѣть въ Персіи выгодныя мѣста и при этомъ, сдѣлавъ предметомъ ихъ матеріальнаго интереса созданіе затрудненій и лишнихъ тяготъ для нашего судоходства, считаемъ себя нравственно обязанными поддерживать ихъ? Несомнѣнно, что передача управленія персидской таможни русскимъ, хотя бы и состоящимъ на персидской службѣ, значительно обезпечитъ интересы нашего судоходства и торговли.

Говоря о разныхъ неясностяхъ и недомолвкахъ въ нашихъ трактатахъ съ Персіей, я долженъ коснуться еще одного недоразумѣнія, которое возникло недавно. Персидское таможенное вѣдомство возымѣло желаніе водвориться на принадлежащихъ намъ островахъ Ашуръ-Адэ и мѣстныя власти наши были поставлены въ полное недоумѣніе, такъ какъ оказалось, что будто бы нельзя было отыскать никакого акта, который бы удостовѣрялъ,

что острова Ашуръ-Адэ принадлежатъ намъ, а не Персіи. Это весьма странное обстоятельство требуетъ, конечно, выясненія и не можетъ быть, чтобы нельзя было отыскать письменныхъ документовъ, которые бы утвердили, что острова Ашуръ-Адэ принадлежатъ намъ. Обладаніе нами этими островами не оспариваютъ даже наши всегдіе конкуренты-англичане, и нашъ врагъ, большой знатокъ Персіи, лордъ Керзонъ отмѣчаетъ, что, считая Каспійское море принадлежащимъ намъ, мы естественно считали, что и всѣ острова на немъ принадлежатъ намъ и, исходя изъ этой точки зрѣнія, заняли острова Челекенъ, Огурчинскій и Ашуръ-Аде, которые считались принадлежащими Персіи. По отношенію къ Ашуръ-Аде онъ также указываетъ, что они были заняты нами лѣтъ черезъ 10 послѣ подписанія Туркменчайскаго договора, такъ какъ необходимость имѣть морскую станцію въ этой части Каспійскаго моря вытекала изъ того, что мы получили исключительное право имѣть военный флотъ на Каспійскомъ морѣ и потому должны были принять на себя и защиту персидскихъ береговъ отъ текинскихъ пиратовъ, о чемъ ходатайствовало и персидское правительство. На этомъ основаніи Персія намъ и уступила эти острова для стоянки военныхъ судовъ.

Это обстоятельство намъ необходимо самимъ выяснить окончательно и это можетъ легко сдѣлать министерство иностранныхъ дѣлъ, въ архивахъ котораго находится достаточный матеріалъ по этому вопросу.

5. Мѣстное судоходство и рыбопромышленность.

Объ эти отрасли тѣсно связаны между собой и персидское судоходство работаетъ почти въ одинаковой степени какъ по грузовымъ операціямъ, такъ и по ловлѣ рыбы. Можно даже сказать, что

та часть судоходства, которая обслуживаетъ рыбопромышленность, поставлена гораздо выше, чѣмъ та, которая обслуживаетъ грузовое движеніе.

I. Мѣстное персидское судоходство.

Когда зародилось на южномъ берегу Каспія судоходство—прослѣдить по историческимъ документамъ невозможно, но несомнѣнно, что со временъ глубокой древности прибрежные жители Персіи занимались мореплаваніемъ, плавали вдоль береговъ и совершали набѣги на прилегающія области. Тѣмъ не менѣе, персы никогда не были выдающимися мореплавателями и любителями моря и никогда мореходство не достигало у нихъ серьезныхъ размѣровъ. Когда наша вольница совершала набѣги на берега Персіи, то никогда не встрѣчала сопротивленія на морѣ и знаменитые набѣги Стеньки Разина не сопровождались преслѣдованіемъ по морю со стороны персовъ.

Попытки основать персидское мореходство были не со стороны персовъ, а со стороны англичанъ. Когда послѣдніе пожелали завязать торговыя сношенія съ Персіей, то нѣкоторые наиболѣе предпріимчивые изъ нихъ пытались побудить персовъ къ постройкѣ кораблей. Но только Надиръ-шахъ, вообще мечтавшій о созданіи флота для Персіи, далъ имъ возможность приступить къ постройкѣ кораблей. Въ это время англичане Эльтонъ и Ганвей въ 1739 году отправились въ Персію въ качествѣ служащихъ въ Московско-Англійской компаніи и поступили на службу къ Надиръ-шаху. Въ 1743 году Эльтонъ приступилъ къ сооруженію военнаго флота и торговыхъ судовъ для Надиръ-шаха съ цѣлью сдерживать нападеніе туркменъ и лезгинъ, обезпечить Персіи монополію въ торговлѣ съ Астраханью и подчинить персидскому владычеству какъ можно больше земли за моремъ.

Въ этихъ видахъ въ 1743 году на кораблѣ „Императрица Всероссійская“, построенномъ въ Казани, Эльтонъ отправился изъ Астрабадскаго

залива на Челекенъ и въ Красноводскій заливъ. Это плаваніе было довольно безрезультатно и, возвратившись къ берегамъ Персіи, онъ приступилъ къ постройкѣ судовъ. Лѣсъ былъ нарубленъ въ горахъ и спущенъ къ берегу, а необходимыя веревки и паруса изготовлены изъ мѣстныхъ матеріаловъ. Рабочіе были набраны изъ англичанъ, индусовъ и бѣглыхъ русскихъ. Одно изъ судовъ удалось спустить, вооружить 23 пушками, и Эльтонъ поднялъ на немъ персидскій флагъ. Но вся эта затѣя сооруженія персидскаго флота кончилась совершенно неожиданно: въ 1751 году въ Персіи вспыхнуло возстаніе, мятежники сожгли строившіеся суда и убили Эльтона и его помощника. Корабль, спущенный на воду, около 100 лѣтъ украшалъ персидскія воды и, наконецъ, затонулъ. Въ 1843 году около Ланжеруда видны были его остатки. Въ неудачѣ Эльтона англичане винили насъ, обвиняя въ томъ, что персіяне сожгли его суда по нашему наущенію.

Со времени убійства Эльтона, попытокъ къ созданію флота у персіанъ не было, но, чтобы они не могли во всякомъ случаѣ строить суда, изъ Астрахани былъ запрещенъ вывозъ лѣса въ Персію, отмѣненный недавно.

Но, если крупныя суда европейскаго типа и не привились у персіанъ, то во всякомъ случаѣ они сохранили типы мелкихъ судовъ, выработавшіеся у нихъ, и затѣмъ усвоили нѣкоторые типы судовъ, выработавшіеся на Каспійскомъ морѣ впослѣдствіи.

Самымъ простымъ, можно сказать — первобытнымъ судномъ персидскаго каботажнаго плаванія, является к и р ж и м ъ. Этотъ типъ парусной лодки примѣняется во всемъ юго-западномъ углу Каспійскаго побережья, начиная отъ устьевъ Куры и приблизительно до Шахсувара. Персидскій типъ, примѣняемый; начиная отъ рѣки Астары, для плаванія по морю, по рѣкамъ и озерамъ, немногимъ

разнится отъ киржима, употребляемаго въ Бакинской губерніи.

Это типичнѣйшее плоскодонное судно безъ киля и строящееся приблизительно такъ же, какъ строятся плоскодонные каюки. Руль у него прикрѣпляется, какъ у обыкновенныхъ барокъ. Киржимы дѣлаются различной величины и ходятъ на веслахъ или на парусахъ, сохраняя, однако, весла на случай надобности. Парусные киржимы имѣютъ оснастку изъ одной мачты съ поднимающейся реей. Весла дѣлаются въ видѣ лопатки. Такія суда работаютъ по перевозкѣ грузовъ изъ Энзели въ Пиръ-Базаръ и обратно, а также занимаются разгрузкой судовъ по всему берегу отъ Астары до Шахъ-Сувара. Несмотря на свою плоскодонность и на первый взглядъ неуклюжесть, киржимы обладаютъ очень хорошимъ ходомъ и являются неоцѣненнымъ судномъ для плаванія по мелководнымъ мѣстамъ и среди камышей. Если такой киржимъ попадетъ, однако, въ бурунъ, то онъ обыкновенно терпитъ поврежденія или даже вовсе разбивается.

Въ томъ-же раіонѣ въ большомъ употребленіи полуплоскодонная лодка—к у л а з ъ—того же типа какъ и кулазы, употребляемые въ Ленкоранскомъ уѣздѣ. Они также ходятъ на веслахъ и на парусахъ и ими пользуются для перевозки по мелкимъ рѣчкамъ и для рыбной ловли. Наконецъ, въ Энзели можно встрѣтить оригинальный кулазъ съ приподнятыми носомъ и кормой, употребляемый для поѣздокъ по заливу и для переправы съ одного берега на другой. Приблизительно районъ употребленія киржимовъ можно опредѣлить провинціей Гилянъ въ томъ видѣ, какъ она была до покоренія Ленкорани русскими. Киржимы, однако, совершенно не способны къ далекимъ плаваніямъ, хотя въ тихую погоду и ходятъ вдоль берега на десятки верстъ.

Дальше отъ Шахъ-Сувара на востокъ употребляется особый видъ лодки, достигающій наибольшей типичности въ районѣ Мешедесера. Меше-

десерская лодка представляетъ собою настоящую мореходную полуплоскодонную лодку. Шпангоуты идутъ уже не вертикально къ дну, а нѣсколько подъ тупымъ угломъ и, начиная отъ дна, бока лодки нѣсколько закруглены. Носъ прямой, нѣсколько подъ тупымъ угломъ и, начиная отъ дна, бока лодки нѣсколько закруглены а корма имѣетъ такое же устройство, какъ и въ туркменской лодкѣ, т.е., начиная отъ половины ахтеръ—штевня, скошена. Длина лодки обыкновенныхъ размѣровъ—5 саженъ и 5 аршинъ по дну, а въ ширину, въ наиболѣе широкой части,—4 фута 7 вершковъ, вышина отъ киля до борта—2 аршина. По ахтеръ и фордерштевню прокладываются желѣзныя полосы. По борту концы шпангоутовъ скрѣплены широкимъ брускомъ. Обшивка—изъ сосновыхъ досокъ. Спереди и сзади углы борта скрѣплены желѣзными угольниками. Оснастка состоитъ изъ мачты съ большой подъемной реей. Рульпривѣшивается, какъ у киржимовъ. Остовъ лодки снаружи сильно осмаливается; шпангоуты дѣлаются преимущественно изъ шелковичнаго дерева. Такія лодки ходятъ подъ парусами и на веслахъ; на ходу онѣ довольно легки и быстроходны и поднимаютъ по нѣсколько сотъ пудовъ груза.

Описанныя лодки занимаются нагрузкой и разгрузкой судовъ, ходятъ вдоль побережья и употребляются для рыбной ловли. Гребцовъ четыре пары и гребутъ они настоящими веслами. Лодкѣ придается красивая эллиптическая форма, изящно спускающаяся къ носу и кормѣ. Этотъ типъ лодокъ примѣняется до Астрабадскаго залива.

Въ Астрабадскомъ заливѣ встрѣчаются уже настоящія морскія лодки, полупалубныя и палубныя. Такая лодка, называемая здѣсь туркменской, имѣетъ въ длину 6—7 саженъ; наибольшая ширина ея 2 аршина 12 вершковъ, а высота отъ киля до борта 2½ аршина. Дно уже почти округлое и лодка имѣетъ брусъ, замѣняющій киль. Лодки, занимающіяся разгрузкой судовъ и перевозкой грузовъ

въ предѣлахъ Астрабадскаго залива, имѣютъ корму и носъ, закрытые палубой, а среднюю часть—открытую. Тѣ же, которыя ходятъ въ море, дѣлаются нѣсколько длиннѣе—до 8 саженъ—и имѣютъ сплошную палубу, прорѣзанную лишь въ серединѣ трюмнымъ люкомъ.

Команда помѣщается въ носовой части. Лѣсъ берется слѣдующій: для киля, шпангоутовъ, ахтеръ и фордерштевня—дубъ, а для остальной обшивки—сосна. Снаружи остовъ лодки частью осмаливается а бортъ на ширину около 8 вершковъ закрашивается муміей, бѣлой или синей краской. Оснасткой служитъ мачта съ поднимающейся реей, а на большихъ лодкахъ, кромѣ средней большой мачты, устанавливаются еще двѣ вспомогательныхъ.

Туркменскія лодки распространены по всему восточному берегу Каспія, отличаются прекрасными мореходными свойствами, остойчивы и быстроходны. Онѣ ходятъ въ море на большія разстоянія и поддерживаютъ сообщеніе между персидскими портами, Красноводскомъ и о. Челекеномъ. Ими пользуются также и для морской рыбной ловли. Хорошая морская лодка можетъ поднять около 1000 пудовъ груза и обходится до 800—900 руб.

Лучшими мореплавателями, наиболѣе смѣлыми и искусными, отваживающимися на далекія морскія плаванія являются туркмены и жители береговъ Астрабадскаго залива. Это потомки пиратовъ, которые совершали набѣги на все Персидское побережье Каспійскаго моря и на сѣверъ доходили до Астрахани.

За ними слѣдуютъ жители Мешедесерскаго района, принадлежащіе къ настоящимъ фарсамъ. Они тоже хорошіе мореплаватели, но лодки ихъ не могутъ ходить далеко въ море. Въ качествѣ матросовъ здѣсь нанимаются и выходцы съ береговъ Персидскаго залива. Наименѣе же смѣлые мореплаватели—это жители Гиляна.

Киржимы и лодки мешедесерскаго типа строя-

тся и ремонтируются на мѣстѣ, а лодки туркменскаго типа строятся на о. Челекенѣ, но преимущественно на берегахъ Гасанкулійскаго залива, гдѣ онѣ и ремонтируются.

Каждая крупная мореходная лодка имѣетъ всегда при себѣ небольшой кулазъ, устанавливаемый на палубѣ. Такого же типа кулазы употребляются въ Астрабадскомъ заливѣ и Мешедесерскомъ раіонѣ.

Обыкновенно эти лодки не поднимаютъ какого либо флага, но въ Энзели многіе киржимы ходятъ подъ русскимъ флагомъ.

Такимъ образомъ въ настоящее время персидскій торговый флотъ представленъ въ сущности только лодками разнаго типа: на всемъ побережьѣ Каспійскаго моря я не встрѣтилъ ни одного настоящаго персидскаго паруснаго судна, единственное же паровое судно была яхта персидскаго шаха, стоящая въ Энзели. Въ первый свой рейсъ она подняла персидскій флагъ и пошла въ Баку; когда же она стала подходить туда подъ персидскимъ флагомъ, по ней сдѣлано было три выстрѣла, послѣ которыхъ персидскій флагъ былъ спущенъ и больше не поднимался.

Возможно-ли ожидать, чтобы персы создали паровой флотъ? Хотя юридически они и имѣютъ на это право, но фактически этого во всякомъ случаѣ въ ближайшее десятилѣтіе ожидать нельзя, исключая случая, когда кто нибудь изъ нашихъ пароходовладѣльцевъ вздумалъ бы приписаться къ какому нибудь персидскому порту и тамъ поднять персидскій флагъ.

Это, однако, дѣло будущаго—въ настоящее же время никто объ этомъ не помышляетъ. Но у Персіи есть хорошіе совѣтчики, и это намъ слѣдуетъ всегда помнить.

Лордъ Керзонъ въ своемъ сочиненіи о Персіи считаетъ, что ни одно государство еще не подписывало такого унизительнаго трактата, какъ Персія, когда она согласилась на признаніе Каспійскаго

моря „русскимъ озеромъ“ и отказалась отъ права имѣть на немъ свой флагъ. Почтенный лордъ считаетъ, что это могло произойти только вслѣдствіе слабости Персіи, но что, если Россія очутится въ неблагопріятныхъ условіяхъ, а Персія станетъ сильнѣе, то она воспользуется первымъ же случаемъ, чтобы порвать Гюллистанскій трактатъ такъ-же какъ Россія порвала Парижскій.

Это обстоятельство намъ надо учесть и принять всѣ мѣры къ тому, чтобы ничего подобнаго не могло случиться и чтобы на Каспійскомъ морѣ не могло быть ничьего флота, коммерческаго и военнаго, кромѣ русскаго.

2. Рыболовство и рыбопромышленность.

Персидское побережье Каспійскаго моря, по отношенію къ развитію рыбопромышленности поставлено природой въ весьма благопріятныя условія. Во первыхъ, оно прорѣзается множествомъ мелкихъ и крупныхъ рѣкъ, которыя обладаютъ обильной прѣсноводой ихтіофауной, состоящей изъ представителей рыбной фауны Закавказскаго края и центральной Азіи: здѣсь встрѣчаются представители рода маринки (Schizothorax) и друг. свойственные рѣкамъ Средней Азіи и бассейнамъ Инда и другихъ южныхъ рѣкъ, наряду съ усачемъ, храмулей, сазаномъ, щукой, сомомъ и другими прѣсноводными рыбами Кавказа.

Съ другой стороны къ персидскому побережью примыкаетъ наиболѣе глубокая часть Каспійскаго моря, вслѣдствіе обилія рыбы прозванная „рыбьимъ домомъ“. На протяженіи отъ Астары до Атрека живутъ и встрѣчаются всѣ главныя породы рыбъ Каспійскаго моря какъ красной, такъ и частиковой. Живя въ морѣ, онъ ежегодно массами направляются для нереста въ заливы Астрабадскій и Энзелійскій и во всѣ персидскія рѣки, но главнымъ образомъ въ Сефидрудъ и Гюргенъ. Заливы Астрабадскій и Энзелійскій являются огромными естественными нерестилищами. Въ персидскія рѣки и заливы для нереста заходятъ осетры, шипы и се-

врюга, а бѣлуга ловится въ изобиліи въ морѣ. Въ Энзелійскій заливъ заходитъ въ огромномъ количествѣ лосось и кутумъ.

Затѣмъ, здѣсь ловится шамая, лещъ, судакъ, вобла, жерехъ, сомы, сельдь—послѣдняя преимущественно въ районѣ Астрабадскаго залива. Больше всего здѣсь каспійской сельди или пузанка (Clupea Caspia), которая входитъ въ Астрабадскій заливъ. образуя отдѣльную расу, не идущую далѣе Астрабадскаго залива; затѣмъ слѣдуютъ: сельдь Грима (Clupea grimmi); это сельдь держится въ морѣ въ углу противъ Потемкинской косы. Въ изобиліи встрѣчается—и третій видъ (Clupea delicatula). Вѣроятно, впрочемъ, что во время миграціи проходятъ и всѣ остальные виды, свойственные Каспійскому морю.

Осетры, ловящіеся въ рѣкахъ Персіи, отличаются отъ кавказскихъ болѣе свѣтлымъ цвѣтомъ спины, причемъ большая половина тѣла окрашена въ бѣлый цвѣтъ, такъ что издали рыба производитъ впечатлѣніе, что она вся бѣлая.

Мы имѣемъ указаніе, что прибрежные жители и жители рѣкъ ловили рыбу для собственной надобности и для продажи съ незапамятныхъ временъ. Имѣются указанія даже, что они приготовляли вяленую рыбу и балыки, которыми славилось все побережье.

Распространеніе въ Персіи мусульманской религіи внесло большія измѣненія въ направленіе здѣсь рыбопромышленности. Согласно шаріату, мусульмане не могутъ ѣсть рыбу, не покрытую чешуей. Къ этому опредѣленію подходитъ и красная рыба, называемая „мохіи-харомъ“, т.е. запрещенной рыбой. Мусульмане могутъ ѣсть только рыбу, покрытую чешуей, „мохіи-холаль“ что означаетъ „дозволенная“ рыба. Поэтому мусульмане употребляютъ въ пищу красной рыбы и ревностные изъ нихъ считаютъ даже невозможнымъ ловить ее для продажи.

Вслѣдствіе этого для прибрежнаго населенія

Персіи всегда наибольшее значеніе имѣла частиковая рыба—кутумъ, сазанъ, шамая и отчасти другія породы, красная—же не представляла для нихъ интереса и, благодаря этому, долгое время совершенно здѣсь не ловилась.

Но это продолжалось только до тѣхъ поръ, пока въ сношеніяхъ съ Астраханью прибрежные жители не познакомились съ приготовленіемъ икры красной рыбы. Тогда они стали ловить ее и добыча икры особенно развилась у туркменъ въ Астрабадскомъ заливѣ. Уже въ 40-хъ и 70-хъ годахъ прошлаго столѣтія они добывали до 120 бочекъ икры, которую продавали въ Астрахань отъ 8 до 9 руб. пудъ, выручая за годъ до 120.000 руб. ассигнаціями.

Постепенно ловъ рыбы сталъ принимать промышленный характеръ и персидская, администрація конечно, немедленно же сдѣлала себѣ изъ этого доходную статью, облагая рыбные промыслы сборами въ пользу казны.

О положеніи рыбнаго дѣла въ началѣ 60-хъ годовъ мы имѣемъ слѣдующія данныя. Энзелійскій заливъ имѣлъ не только большое значеніе въ обезпеченіи пищей окрестныхъ жителей, но доставлялъ немаловажный предметъ отпускной торговли. Во-первыхъ, здѣсь ловилось огромное количество сомовъ—въ годъ до 200.000 штукъ, мясо ихъ солилось и отправлялось въ Астрахань. Затѣмъ, въ мартѣ ловился громадными массами кутумъ, который солился, вялился и коптился и отвозился въ большихъ количествахъ въ Баку, а также расходился въ не меньшемъ количествѣ и во всей Персіи.

Рыбный ловъ здѣсь сдавался персидскимъ откупщикамъ, которые выписывали соль изъ Бакинскихъ озеръ и съ острова Челекена, а для лова, приготовленія рыбы и выдѣлки бочекъ выписывали рабочихъ и мастеровъ изъ Астрахани.

Еще большее значеніе имѣла рыбная ловля въ устьяхъ рѣки Сефидруда, гдѣ ловятся бѣлуга, севрюга, осетръ и другія породы. Персидское правительство сдавало здѣсь рыбную ловлю въ откуп-

ное содержаніе за 380.000 руб. серебромъ. При откупщикѣ Багировѣ бывали случаи улова въ день до 10.000 штукъ крупной красной рыбы. При недостаткѣ рабочихъ рукъ и соли изъ рыбы вынимали икру и вязигу, а тѣло бросали въ море.

Богатство здѣсь рыбы привлекало не разъ вниманіе кавказскихъ капиталистовъ, но персидское правительство не рѣшалось отдать имъ рыбную ловлю въ откупное содержаніе изъ опасенія подпасть подъ наше вліяніе. Наконецъ, въ 1862 и 1863 году персидское правительство пожелало передать каспійскіе рыбные промыслы на всемъ протяженіи берега отъ рѣчки Астара до Астрабадскаго залива въ аренду нашимъ подданнымъ. Тогда изъ Тифлиса и Астрахани прибыло не мало охотниковъ. Въ переговорахъ приняла большое участіе наша миссія, они были благополучно окончены и персидское правительство согласилось сдать рыбную ловлю на откупъ за 30.000 червонцевъ въ годъ. Но затѣмъ оно передумало и насильственно отдало правителю Гиляна промыслы, заставивъ его ежегодно уплачивать за нихъ 42.000 червонцевъ.

Въ 1864 году составилась компанія изъ 3 астраханцевъ, которые долго хлопотали, чтобы взять въ аренду эти промыслы, но потерпѣли полную неудачу.

Рыбный ловъ производился здѣсь только въ рѣкахъ и заливахъ, Астрабадскомъ и Энзелійскомъ, причемъ посолъ дѣлался въ коренъ и вообще приготовлялись продукты такіе же, какъ и на закавказскихъ промыслахъ, но на рынкѣ цѣнились дешевле, чѣмъ сальянскіе

Въ 70-хъ годахъ положеніе рыбной промышленности было слѣдующее: въ немногихъ озерахъ и рѣчкахъ ловъ прѣсноводной рыбы дозволялся свободно, но производился въ небольшихъ размѣрахъ и сдавался персидскимъ правительствомъ въ аренду за ежегодную плату, которая, постепенно повышаясь, дошла до 120.000 персидскихъ тумановъ (туманъ-1 р. 80 к.). Главный рыбный промыселъ

находился въ устьяхъ рѣки Сефидрудъ и производился персидскими арендаторами при помощи 150 русскихъ рабочихъ, подъ руководствомъ русскаго управляющаго, которые на рыбный сезонъ выписывались изъ Астрахани. Къ нимъ въ помощь выписывались рабочіе турко-татары изъ округа Халхалъ, сѣверной Персіи. Изъ Сефидрудскаго промысла ежегодно вывозилось болѣе 100.000 шт. красной соленой рыбы, около 50.000 пуд. паюсной икры и до 250 пуд. рыбьяго клея.

Въ такомъ положеніи находилась рыбная ловля на Персидскомъ побережьѣ до 90-хъ годовъ прошлаго столѣтія. Ловъ рыбы сосредоточился въ рукахъ туркменъ въ Астрабадскомъ заливѣ, въ устьяхъ Сефидруда и въ Энзелійскомъ заливѣ. Но послѣ этого цѣны на рыбный товаръ начали подниматься все болѣе и болѣе, рыбопромышленность стала усиленно развиваться и персидское побережье начало все болѣе и болѣе привлекать вниманіе астраханскихъ рыбопромышленниковъ. Обстоятельства сложились, наконецъ, настолько благопріятно, что имъ удалось получить въ свои руки рыбные промыслы на всемъ побережьѣ. Одинъ изъ тифлисскихъ армянъ, Меликъ—Бегляровъ, заслужилъ вниманіе шаха и получилъ отъ него въ даръ право лова въ персидскихъ рѣкахъ. Но съ этимъ правомъ онъ долгое время не зналъ, что дѣлать, пока не сошелся съ Ліанозовыми, которые и купили у него это право за 27.000 руб. Съ этого момента начинается участіе этой фирмы въ эксплоатаціи рыбныхъ богатствъ Персидскаго побережья, сперва небольшое, а затѣмъ перешедшее въ монополію.

Первоначально осуществить подаренное шахомъ право Ліанозову было трудно, но, послѣ подарка разнымъ персидскимъ сановникамъ крупныхъ суммъ, онъ получилъ возможность прибрать къ рукамъ рыбную ловлю на Персидскомъ побережьѣ и сталъ ловить здѣсь рыбу. Договоръ-же ему удалось заключить нѣсколько позднѣе, послѣ долгихъ хлопотъ.

Согласно этому договору, всѣ персидскія рыболовныя воды подъ названіемъ „халалъ“ и „харамъ“ отъ рѣки Астары и до рѣки Атрека были отданы ему въ арендное содержаніе съ октября 1901 года на 10 лѣтъ съ платой по 23.000 русскихъ полуимперіала въ годъ, вносимой въ три срока. На всемъ пространствѣ отъ Астары до Атрека, за исключеніемъ Міанкале, персидское правительство гарантировало неприкосновенность его ватажныхъ построекъ и разрѣшило устройство новыхъ, въ случаѣ необходимости, для развитія рыболовства. Персидскія власти обязаны, по заявленію Ліанозова, отводить ему мѣста безплатно для ватагъ, временныя же ватаги на время весенняго лова Ліанозовъ можетъ устраивать, гдѣ угодно, по своему усмотрѣнію. Доставляемые изъ Россіи рыболовные припасы и матеріалы и привозимые изъ Персіи рыбные товары и продукты пропускаются безпошлинно. По окончаніи контрактнаго срока, всѣ промысловыя постройки и припасы составляютъ собственность Ліанозова и могутъ быть имъ снесены или проданы. Согласно договору отъ 10 октября 1896 года, срокъ аренды продленъ былъ до октября 1920 года

Въ этомъ контрактѣ не лишено оригинальности то, что онъ заключенъ въ 1893 году, а вступалъ въ силу черезъ 8 лѣтъ.

Послѣ заключенія этого контракта съ персидскимъ правительствомъ Ліанозовъ началъ хлопотать о полученіи въ аренду и морскихъ водъ отъ русскаго правительства. Но рыбный ловъ Ліанозовъ сталъ производить немедленно вслѣдъ за подписаніемъ контракта съ персидскимъ правительствомъ, считая, что онъ имѣетъ исключительное право лова не только въ рѣкахъ, но и въ морѣ. Предложеніе Ліанозовыхъ затрогивало вопросъ о принадлежности намъ водъ Каспійскаго моря и правѣ нашемъ имъ распоряжаться. Для разсмотрѣнія его было образовано особое совѣщаніе, которое, обсудивъ вопросъ всесторонне и придя къ заключенію, что воды Каспія и право распоряжаться

рыбнымъ ловомъ въ нихъ принадлежатъ Россіи, рѣшило, что заключеніе договора съ Ліанозовыми явилось бы доказательствомъ нашего фактическаго распоряженія этими водами. Совѣщаніе даже считало, что какъ будто Ліанозовы своимъ обращеніемъ къ русскому правительству оказываютъ Россіи неоцѣненную услугу, за которою вполнѣ справедливо ихъ вознаградить щедро. Заключеніе это, равно и проектъ договора, были представлены на ВЫСОЧАЙШЕЕ утвержденіе и 22 марта 1900 года департаментъ земледѣлія заключилъ контрактъ съ представителемъ фирмы на слѣдующихъ условіяхъ.

Фирмѣ предоставлялось на 26 лѣтній срокъ, со дня подписанія ея повѣреннымъ контракта, исключительное право лова рыбы въ полосѣ водъ Каспія въ слѣдующихъ границахъ: отъ Астары до впаденія рѣчки Гюргенъ, шириною отъ ординара въ 6 верстъ, а отъ этого пункта до пункта на широтѣ 37° 20′, считая отъ ординара въ 3 версты. Границы проводятся отъ указанныхъ пунктовъ къ берегу вглубь моря по параллелямъ; Астрабадскій заливъ входитъ всецѣло въ отводимую полосу. Фирмѣ предоставлено производить ловъ въ указанной полосѣ только тѣми орудіями, которыя разрѣшены или впредь будутъ разрѣшены въ водахъ, подвѣдомственныхъ Закавказскому управленію рыбными промыслами. Заключеніе субарендныхъ договоровъ допускается не иначе, какъ съ разрѣшенія министра земледѣлія. За предѣлами предоставленной фирмѣ Ліанозовыхъ полосы, ловъ рыбы разрѣшается какъ фирмѣ, такъ и всѣмъ вольнымъ ловцамъ въ установленномъ закономъ порядкѣ и и съ выборкой надлежащихъ билетовъ. Въ случаѣ несоблюденія фирмой Ліанозовыхъ какихъ либо постановленій договора, послѣдній терялъ свою силу.

Въ этомъ договорѣ заслуживаетъ вниманіе отдѣльное указаніе на Астрабадскій заливъ, который очевидно такимъ образомъ признанъ принадлежащимъ Россіи, и отсутствіе упоминанія объ

Энзелійскомъ заливѣ, которое можетъ быть истолковано, при признаніи его собственностью Россіи, что ловъ въ немъ Ліанозовымъ не сданъ въ аренду.

Впослѣдствіи, а именно въ 1907 году, Ліанозовы добились въ департаментѣ земледѣлія измѣненія послѣдняго пункта договора, который проредактированъ слѣдующимъ образомъ: „Въ случаѣ несоблюденія фирмой Ліанозовыхъ постановленія, изложеннаго въ четвертомъ пунктѣ, настоящее условіе теряетъ свою силу. Въ случаѣ же другихъ нарушеній требованій настоящаго условія, фирма Ліанозовыхъ подлежитъ взысканіямъ на основаніи дѣйствующихъ, а также и впредь могущихъ быть изданными, законовъ".

Это измѣненіе существенно измѣнило договоръ. При первой редакціи онъ могъ быть нарушенъ при первомъ-же неисполненіи правилъ рыболовства, что констатировать было легко; при внесенномъ же измѣненіи онъ можетъ быть расторгнутъ только, если Ліанозовы, безъ вѣдома департамента земледѣлія, передадутъ въ аренду кому нибудь свою рыбную ловлю, что и констатировать очень трудно.

Такимъ образомъ Ліанозовы вполнѣ обезпечили себѣ безплатный рыбный ловъ въ морскихъ водахъ до 1929 года, т.е. на 26 лѣтъ.

Весьма важнымъ условіемъ договора съ ними, между прочимъ, является право свободнаго билетнаго лова всѣмъ и каждому внѣ шестиверстной полосы отъ берега и обязательство для Ліанозовыхъ также выдирать для лова внѣ ея билеты.

Само собой разумѣется, что нарушеній договора и правилъ рыболовства и вообще всякихъ недоразумѣній было безъ конца. Мы ихъ коснемся ниже, теперь же на нихъ указали, имѣя въ виду отмѣтить то удивительное положеніе, которое обнаружилось въ нашихъ административныхъ учрежденіяхъ, столкнувшихся съ Ліанозовскимъ дѣломъ, а слѣдовательно и съ вопросами, связанными съ обязательствами, принятыми на себя персами.

Во первыхъ, оказалось, что нигдѣ въ Закавказ-

скомъ краѣ и въ Астраханскомъ управленіи рыбными промыслами не могли найти Туркменчайскаго договора и тамъ, гдѣ приходилось о немъ говорить, руководствовались словаремъ Эфрона (!). Даже пограничный съ Персіей комиссаръ въ Ленкоранскомъ уѣздѣ, спеціально имѣвшій своей обязанностью урегулированіе разныхъ пограничныхъ вопросовъ, не имѣлъ договора и тщетно просилъ Кавказскую администрацію выслать ему его копію.

Наблюденіе за соблюденіемъ Ліанозовыми правилъ рыболовства было возложено на Бакинское рыбное управленіе, а общее завѣдываніе южными водами Каспія—на Астраханское, но Бакинское не было снабжено копіей договора съ Ліанозовыми и вело продолжительную переписку о томъ, чтобы получить ее. Затѣмъ, въ дѣло считали себя въ правѣ вмѣшиваться таможенное вѣдомство начальникъ Каспійской флотиліи и начальникъ Бакинскаго порта Но изъ всѣхъ этихъ инстанцій ни одна не имѣла представленія о дѣйствительномъ положеніи юридической стороны вопроса.

Правильнѣе всего толковало дѣло Бакинское рыбное управленіе, которое полагало, что, согласно закону и разъясненію сената, морскія воды, составляя собственность государства, не подлежать частному владѣнію и пользованіе ими свободно для всѣхъ и что поэтому никто не имѣетъ права стѣснять движенія по морю, даже и въ полосѣ, предоставленной въ пользованіе Ліанозовымъ, а вѣ ся ловъ долженъ быть совершенно свободный, согласно установленнымъ правиламъ.

Такъ или иначе, Ліанозовы получили отъ персидскаго правительства—монопольное право на рыбную ловлю въ персидскихъ рѣкахъ, а отъ русскаго правительства въ омывающей персидскіе берега части Каспійскаго моря, въ полосѣ шириной отъ 3 до 6 верстъ, т. е. получили въ свою эксплоатацію огромное рыбное богатство.

Начиная отъ Астары по всему берегу, гдѣ только возможенъ рѣчной ловъ, ими устроены

ватаги и промыслы, изъ которыхъ главные находятся въ Энзелійскомъ заливѣ, около деревни Казьянъ, и въ Астрабадскомъ заливѣ въ устьѣ рѣки Карасу. Затѣмъ крупные промыслы находятся въ Гассанъ-Кіаде въ устьяхъ Сифидруда, въ Мешедесерѣ, въ устьяхъ рѣки Бабуля и въ устьяхъ другихъ крупныхъ рѣкъ. По персидскому побережью, кромѣ заливовъ, ловъ сосредоточенъ преимущественно на банкахъ и отмеляхъ передъ устьями рѣкъ, гдѣ рыба мечетъ икру и собирается, какъ, напримѣръ, красная, для входа въ рѣки; этимъ и объясняется какъ распредѣленіе промысловъ, такъ и организація дѣла.

Главный рыбный промыселъ въ Энзели обставленъ очень широко—имѣетъ обширный плотъ, посольные лабазы, морозилку и цѣлую флотилію ловецкихъ лодокъ, пароходиковъ и моторныхъ барказовъ. Фирма располагаетъ также отдѣльнымъ пароходомъ, который совершаетъ рейсы между Астраханью и Энзели. Особенно важна наличность холодильниковъ, которые даютъ возможность замораживать рыбу и приготовлять ее на холоду. Фирма предполагала даже завести морскую баржу съ холодильникомъ. Ловъ рыбы въ Энзелійскомъ заливѣ производится мѣстными жителями, которые обязаны всю ловимую ими рыбу сдавать безъ исключенія Ліановымъ за плату, ими установленную, и только кутумъ они могутъ ловить для себя и солить впрокъ. При наличіи огромныхъ количествъ рыбы, въ Энзели купить таковой нельзя, потому что Ліановы не продаютъ свѣжей рыбы на мѣстѣ совершенно.

Ловъ производится сѣтями и крючковой снастью; здѣсь вылавливается большое количество красной рыбы, лосося и кутума, который составляетъ спеціальность Энзелійскаго залива. На Энзелійскомъ промыслѣ производится посолъ рыбы всякаго рода, копченіе, вяленіе и приготовленіе балыковъ и икры. Съ этого промысла рыбный товаръ направляется въ Баку и Астрахань.

Второй главный рыбный промыселъ находится при рѣкѣ Карасу въ Астрабадскомъ заливѣ. Онъ является центромъ для Астрабадскаго рыболовнаго участка фирмы.

Этотъ участокъ состоитъ изъ 3-хъ верстной водной полосы моря отъ устья рѣки Атрека на протяженіи 16 морскихъ миль вдоль восточнаго берега моря до 37′ 4° 6″, откуда начинается 6-верстная полоса, идущая 6 миль на югъ, а затѣмъ поворачивающая на западъ вдоль сѣверныхъ береговъ острововъ Ашуръ-аде и Потемкинской косы и далѣе вдоль южнаго берега на 38 морскихъ миль. Въ этотъ участокъ включается и Астрабадскій заливъ.

Отъ устья рѣки Атрека до рѣки Ходжа-Нефеса берегъ лишенъ всякой растительности, а далѣе до Карасу покрытъ камышемъ. Астрабадскій заливъ занимаетъ площадь около 780 кв. верстъ.

Въ рыболовномъ отношеніи имѣютъ значеніе три рѣчки—Ходжа-Нефесъ, Карасу и Ника.

Рѣка Ходжа-Нефесъ очень извилистая и при впаденіи въ море имѣетъ 20 саженъ ширины, при глубинѣ отъ $2^1/_2$ до 12 фут. теченіе весной доходитъ до 5 миль въ часъ. Въ нее заходитъ для нереста осетръ, шипъ, севрюга, рѣдко бѣлуга, судакъ, сазанъ, жерехъ, усачъ, кутумъ, лещъ, вобла и сомъ. Ловъ частиковой рыбы производится съ октября по 10 марта, красной—съ первыхъ чиселъ марта по 15 іюня.

Рѣчка Карасу впадаетъ въ Астрабадскій заливъ недалеко отъ Бендеръ-Гязя. Наибольшая длина ея при впаденіи 5 саж. Въ лѣтнее время она почти пересыхаетъ и покрывается болотными растеніями, Берега ея низменны и поэтому при половодьѣ и дождяхъ она выходитъ изъ береговъ и разбирается для орошенія рисовыхъ полей. Къ устьямъ этой рѣки, начиная съ послѣднихъ чиселъ декабря и до половины февраля, а иногда и до марта, подходитъ въ громадномъ количествѣ вобла. Небольшая часть ея заходитъ въ рѣчки, а главная

масса остается въ предустьевомъ пространствѣ, гдѣ и выметываетъ икру. Послѣ воблы начинается ходъ леща, сома и сазана. Сазанъ и сомъ вовсе не заходятъ въ рѣчки, а небольшое количество леща въ нее заходитъ.

Рѣчка Ника протекаетъ по южному берегу моря и въ своихъ устьяхъ не шире 3 саж. при глубинѣ не болѣе 5 фут., но во время половодья значительно расширяется, имѣетъ теченіе до 3 миль въ часъ и выгоняетъ прѣсную воду въ море версты на 3. Прѣсная вода привлекаетъ красную рыбу, которая вслѣдствіе прибоя и мелководья въ самую рѣчку заходитъ въ небольшомъ количествѣ, но въ предустьевомъ пространствѣ держится массами и большею частью икряная. Ловъ производится въ мартѣ и маѣ.

Морской ловъ производится вдоль восточнаго берега съ острововъ Ашуръ-Адэ, съ Потемкинской косы и съ южнаго берега.

Ловъ рыбы производится подрядчиками туркменами, которые по контракту обязаны имѣть свои лодки, кулазы, орудія лова и нанимать ловцовъ. До 1906 года фирма нанимала русскихъ кормщиковъ и весельщиковъ, которые ловили рыбу орудіями лова, выдаваемыми фирмой, и получали за каждую пойманную красную рыбу и икру небольшіе проценты. Но затѣмъ этотъ способъ былъ прекращенъ.

Способы приготовленія рыбы—астраханскіе, частиковая рыба рѣжется на пласть и колодку и солится корнемъ или малосоломъ, смотря по времени года; красная рыба рѣжется на пласть и кусокъ и солится вся корнемъ; икра приготовляется паюсная, малосольная и зернистая, послѣдняя для вывоза заграницу. Въ настоящее время промыселъ съ Ашуръ-Адэ перенесенъ на рѣчку Карасу и здѣсь уже оборудованъ такъ, что сталъ теперь главнымъ для всего Астрабадскаго участка.

Недалеко отъ устьевъ рѣки Карасу довольно

далеко отъ берега построенъ на сваяхъ плотъ, соединенный съ берегомъ длинной пристанью. Въ немъ помѣщается не только отдѣленіе для пріема и рѣзки рыбы, но также установлены чаны для посола рыбы и отдѣленіе для приготовленія икры. На берегу расположены казармы, служба, жилые дома, конторы и сараи съ разными матеріалами. Всѣ эти зданія, вмѣстѣ взятыя, съ моря производятъ впечатлѣніе небольшого городка.

При промыслѣ имѣется два небольшихъ парохода для сообщенія по Астрабадскому заливу и съ лодками, ловящими рыбу въ морѣ.

Если въ прежнее время главное вниманіе обращалось на красную рыбу, то теперь ловится всякая частиковая рыба, а также и сельдь. На этомъ промыслѣ предполагается возможнымъ развить заготовку рыбнаго товара въ огромныхъ размѣрахъ и, по всей вѣроятности, по количеству ловимой рыбы онъ превзойдетъ даже Энзелійскій.

Организація всего рыбнаго промысла такова. Главное управленіе находится въ Астрахани и имѣетъ особеннаго довѣреннаго въ Петербургѣ для хлопотъ въ департаментѣ земледѣлія и другихъ учрежденіяхъ. Въ Персіи-же все пространство побережья раздѣлено на отдѣльные участки—Астарійскій, Энзелійскій, Сефидрудскій, Мешедесерскій и Астрабадскій; каждый участокъ управляется отдѣльнымъ лицомъ, затѣмъ каждый промыселъ имѣетъ своего управляющаго, которому подчинены и близлежащія ватаги и пріемные станья. Главная работа на промыслахъ происходитъ въ зимнее время, когда для работы привозится нѣсколько тысячъ рабочихъ и работницъ изъ Астрахани для раздѣлки и посола рыбы. По окончаніи періода лова рабочіе возвращаются въ Астрахань и на каждомъ промыслѣ оставляется лишь небольшое число ихъ для раздѣлки и посола рыбы во время лѣтняго лова. Чернорабочіе и лодочники нанимаются преимущественно изъ мѣстныхъ жителей.

На всѣхъ ліанозовскихъ промыслахъ примѣня-

ются болѣе или менѣе одинаковые типы судовъ и тѣ типы лодокъ, которые вообще примѣняются на рыбныхъ промыслахъ Каспійскаго моря, т. е. ловецкія мореходныя лодки, бударки, кулазы, неводныя лодки, подчалки, киржимы и т. д.

Относительно количества рыбнаго товара, вывозимаго изъ Персіи, вполнѣ вѣрныхъ данныхъ не имѣется и потому приходится довольствоваться тѣми данными, которыя сообщаются таможеннымъ вѣдомствомъ.

За послѣдній имѣющійся отчетный 1910 годъ всего изъ Персіи было ввезено въ наши предѣлы Ліанозовыми разнаго рыбнаго товара 440.889 пудовъ, на сумму 1.515.972 руб. Изъ этого количества ввезено въ Астрахань 252.259 пуд., въ Баку — 181.965 пуд., въ Астару—3.139 пуд., въ Ленкорань—2.829 пуд., и въ Красноводскъ — 448 пуд. По родамъ товара привозъ распредѣляется такъ.

1) Свѣжей рыбы: въ Астрахань 5.285 пуд., Баку—2.980 п., Астару—2.876 п. и Красноводскъ — 125 п., всего 11.266 пудовъ;

2) Икры: въ Астрахань—14.716 п., Баку—2.046 п., Астару—39 п. и Ленкорань 95 п., всего 16.896 пудовъ;

3) Соленой и копченой рыбы всякой, кромѣ сельдей: въ Астрахань—230.167 п., Баку—176.939 п., Ленкорань—2.734 п., Астару—224 п. и Красноводскъ—308 п., итого 410.373 пуда;

4) Всякой другой сушеной и вяленой рыбы: въ Астару—8 п. и Красноводскъ 14, всего 22 пуда;

5) Вязиги: въ Астрахань—192 п;

6) Рыбьяго клея: въ Астрахань—241 пудъ.;

7) Рыбнаго неочищеннаго жира: въ Астрахань—1.899 пудовъ.

Въ предшествующихъ главахъ было указано количество рыбнаго товара, вывезеннаго изъ Персіи къ намъ по собраннымъ мною и по даннымъ персидскаго таможеннаго отчета. Повидимому, приведенныя цифры количества, показываемыя нашими

таможнями, нѣсколько менѣе дѣйствительныхъ, по всей вѣроятности, вслѣдствіе неточности показаній, но все же онѣ близки къ истинѣ. Зато стоимость рыбнаго товара показана много ниже дѣйствительной. Такъ, напримѣръ, пудъ икры показанъ стоимостью около 30 руб., между тѣмъ какъ въ дѣйствительности онъ стоитъ не менѣе 100 руб. Также пониженными показаны и цѣны для всего остального товара. Если принять дѣйствительныя цифры, то надо считать, что свѣжей рыбы привезено не менѣе какъ на 80.000 руб., икры на 1.600.000 руб., соленой и вяленой рыбы на 1.500.000 руб., вязиги около 15.000 руб., рыбьяго клея около 20.000 руб., а всего свыше 3.200.000 р.

Насколько постоянно прогрессируетъ ловъ рыбы, видно изъ сравненія приведенныхъ цифръ со слѣдующими данными для 1905—1906 и 1907 г.

	1905	1906	1907
Привезено въ Баку: рыбы всякой.	129.450	151.393	168.782
„ „ икры	4.045	3.311	4.146
Итого . . .	133.490	154.704	172.928
Въ Астрахань: соленой рыбы. . .	149.602	137.096	153.840
„ икры	12.222	12.062	14.010
„ разныхъ продуктовъ.	1.823	1.829	2.250
Итого . . .	163.647	150.987	170.100
Всего.	318.137	305.691	343.028

Такимъ образомъ съ 1905 по 1910 годъ вывозъ рыбнаго товара изъ Персіи увеличился почти на 100.000 пудовъ. Чѣмъ далѣе, тѣмъ рыбное дѣло становится выгоднѣе вслѣдствіе поднятія цѣнъ и фирма Ліанозовыхъ принимаетъ мѣры къ значительному увеличенію лова рыбы. Особенно оказывается это возможнымъ сдѣлать въ Астрабадскомъ заливѣ и здѣсь въ 1911 году уже было приготовлено и вывезено 401.500 пудовъ рыбнаго товара въ то время, какъ въ 1905 году, добывалось всего 13.749 п. Въ 1912 году фирма предполагала при-

готовить на промыслахъ Астрабадскаго залива и до Атрека не менѣе милліона пудовъ рыбнаго товара.

Какъ мало цѣнился прежде рыбный товаръ, видно изъ того, что фирма не приготовляла воблы и потому вся вобла, сколько бы ея ни вылавливалось, выбрасывалась на берегъ. Сколько такимъ образомъ уничтожено рыбы зря, не поддается никакому учету.

Несомнѣнно, частный предприниматель, не имѣя въ виду иныхъ интересовъ, кромѣ своихъ, вполнѣ естественно будетъ стремиться использовать свое предпріятіе такъ, чтобы заработать какъ можно больше въ теченіи срока своей аренды, а что будетъ дальше—его уже мало интересуетъ. Не подлежитъ сомнѣнію, что за 26-лѣтній періодъ лова рыбы фирма Ліанозовыхъ заработаетъ не менѣе 100 милліоновъ руб. и то, что будетъ послѣ 1929 года, для фирмы представляетъ мало интереса. Но государство не можетъ смотрѣть такъ узко и должно озаботиться тѣмъ, чтобы рыбное богатство было сохранено навсегда, и поэтому хищническое уничтоженіе рыбы, даже и въ водахъ, омывающихъ берега Персіи, конечно, подлежитъ устраненію.

По отношенію къ эксплоатаціи рыбныхъ богатствъ Ліанозовыми имѣется еще и другое обстоятельство требующее серьезнаго урегулированія. Дѣло въ томъ, что полоса воды, которая отведена имъ для рыбнаго лова, рѣшительно ничѣмъ не обозначена, и разобраться, гдѣ проходитъ ихъ граница, невозможно. Поэтому какъ сами Ліанозовы свободно производятъ безбилетный ловъ внѣ своей полосы, такъ они препятствуютъ всякому лову билетныхъ ловцовъ по сосѣдству съ своей полосой. Затѣмъ, съ 1897 года идетъ непрестанное междоусобіе между ними и нашими ловцами Ленкоранскаго и Астаринскаго района. Условія рыбнаго лова въ этой части Каспія таковы, что сплошь да рядомъ теченіемъ и вѣтромъ нашихъ ловцовъ относитъ къ южному берегу и вообще къ границамъ Персіи

не только съ ближайшей части моря, но даже и отъ о. Сары. Если такая лодка съ рыбаками и снастями попадетъ къ берегу Персіи около какого либо изъ промысловъ Ліанозовыхъ, а также и въ такія мѣста, гдѣ имѣется персидская стража, то рыба, снасти и лодки конфискуются и рыбакамъ приходится откупаться. Даже зарегистрованы многочисленные случаи, когда рыбаки подъѣзжали, чтобы купить себѣ съѣстные припасы или для того, чтобы тянуть совершенно пустую лодку по берегу на буксирѣ, и то они подвергались не только задержанію, но и избіенію нагайками.

Подобный случай является прямымъ нарушеніемъ Туркменчайскаго договора, который предоставляетъ нашимъ судамъ полную свободу плаванія, приставанія, гдѣ угодно, и даже возлагаетъ на персовъ обязанность подавать въ случаѣ крушенія помощь, пріютъ и продовольствіе.

Но, кажется, не было еще случая, чтобы потерпѣвшіе получили удовлетвореніе, а виновные понесли наказаніе. По каждому случаю возникаетъ обширная переписка, циркулирующая между всѣми инстанціями Кавказа и отъ Петербурга до Тегерана, тянется годами и въ концѣ концовъ забрасывается, а въ дальнѣйшемъ все продолжается по прежнему—истребительный ловъ идетъ, все болѣе и болѣе усиливаясь, а столкновенія на востокѣ и западѣ Ліанозовской полосы кончаются иногда даже кровавыми побоищами. Туркмены Гассанъ-Кулійскаго залива жаловались не разъ, что Ліанозовы на свои суда установили небольшія пушки и разстрѣливали ихъ лодки.

Всѣ эти вопросы требуютъ немедленнаго разрѣшенія, такъ какъ, чѣмъ дальше, тѣмъ положеніе становится хуже.

Нельзя не обратить вниманія и на то, что ни на одномъ изъ Ліанозовскихъ промысловъ нѣтъ русскихъ подрядныхъ ловцовъ. Это нельзя не отнести къ тому антагонизму, который существуетъ

у армянъ по отношенію къ русскимъ. Только въ исключительныхъ случаяхъ принимаются на службу русскіе, когда нельзя обойтись безъ нихъ. Такъ, на нѣкоторыхъ промыслахъ можно встрѣтить русскихъ приказчиковъ, а ежегодно на промыслы въ Энзели, Карасу и др. привозятся изъ Астрахани рабочіе и работницы для раздѣлки и посола рыбы. Между ними и администраціей промысловъ происходятъ недоразумѣнія, доходящія иногда до кровавыхъ столкновеній.

Если принять во вниманіе всѣ эти факты, то, конечно, надо признать, что фирма Ліанозовыхъ дѣлаетъ все для соблюденія и защиты своихъ интересовъ и ровно ничего для соблюденія интересовъ Россіи.

При желаніи при каждомъ изъ своихъ промысловъ она могла бы устроить поселки изъ русскихъ подрядныхъ ловцовъ, что не было бы встрѣчено враждебно и со стороны персовъ и даже было бы выгодно фирмѣ въ томъ отношеніи, что она могла бы добывать значительно большее количество рыбы. Но, какъ было указано выше, вслѣдствіе особыхъ соображеній, этого не дѣлается. На этотъ вопросъ также надо обратить вниманіе и оказать необходимое содѣйствіе нашимъ ловцамъ.

Сдавая въ такъ называемую аренду—а правильнѣе сказать, въ безплатное пользованіе—рыбную ловлю Ліанозовымъ до 1929 года, конечно, мы ничего этого не предвидѣли и наши соединенныя вѣдомства земледѣлія и иностранныхъ дѣлъ считали, что одержали огромную побѣду, заключивъ договоръ съ Ліанозовыми и добившись того, что персидское правительство признало наше право сдавать рыбную ловлю даже и въ водахъ, омывающихъ Персію.

Глубокая тайна окружала и до сихъ поръ окружаетъ все это дѣло и съ условіями договора, заключеннаго съ Ліанозовыми, наши мѣстные агенты на персидскомъ побережьѣ совершенно незнакомы. Это весьма вредно отражается на нашихъ инте-

ресахъ, ибо агенты эти не могутъ оказать никакого содѣйствія въ случаяхъ, когда Ліанозовы нарушаютъ правила рыболовства и свой договоръ.

Но не только имъ не извѣстны условія этого договора, но даже и наши дипломатическіе представители въ Персіи мало знакомы съ вопросомъ о принадлежности намъ Каспійскаго моря и сплошь да рядомъ допускаютъ промахи, весьма существенные и могущіе породить въ будущемъ невыгодныя для насъ толкованія со стороны персовъ. Наши дипломатическіе агенты, кажется, даже убѣждены въ томъ, что на Каспійскомъ морѣ существуетъ территоріальная зона, что, между прочимъ, выразилось и въ редакціи таможенныхъ правилъ, которая была мною указана выше.

Въ виду этого, а также и въ виду значенія условій нашихъ договоровъ съ Персіей, было бы весьма полезно издать сборникъ нашихъ трактатовъ и соглашеній съ Персіей и соглашеній, на основаніи которыхъ мы обладаемъ островами Ашуръ-Адэ и сдали морской ловъ Ліанозовымъ.

Къ сожалѣнію, надъ всѣмъ этимъ и вообще надъ нашими дѣйствіями въ Персіи виситъ какая-то тайна, но только, конечно, для насъ, а не для европейцевъ, нашихъ конкурентовъ, которые изъ нашего незнанія извлекаютъ постоянно для себя пользу.

6. Измѣненіе уровня Каспійскаго моря.

Какъ извѣстно, въ 1910 году осенью произошло значительное пониженіе уровня Каспійскаго моря до 4 фут., которое въ 1911 году уменьшилось уже на 2 фут. При посѣщеніи мной персидскаго побережья я обратилъ вниманіе на проявленіе этого пониженія въ различныхъ пунктахъ, гдѣ мнѣ пришлось быть. Вотъ что мнѣ пришлось наблюдать.

Въ Астарѣ, гдѣ берегъ песчаный и дно моря спускается полого, пониженіе уровня выразилось

довольно равномѣрнымъ уширеніемъ полосы пляжа и уменьшеніемъ глубины приблизительно на 2 фута. Это не вызвало никакихъ неудобствъ ни для судоходства, ни для рыбнаго дѣла.

Приблизительно такъ же отразилось пониженіе уровня моря и на Энзелійскомъ заливѣ. Здѣсь оно выразилось общимъ обмелѣніемъ залива и пролива, но, такъ какъ прибыль воды въ Энзелійскій заливъ довольно велика, а къ берегу моря имѣется всегда притокъ воды съ сѣвера, то это явленіе не приняло рѣзкой формы. Вполнѣ естественно, что постоянный приливъ воды съ сѣвера и изъ впадающихъ въ заливъ рѣчекъ долженъ былъ сильно пополнить убыль воды, отмѣченную въ 1910 г.. На всемъ остальномъ побережьѣ наблюдается тоже явленіе, т.е. приливъ-воды съ моря и изъ рѣкъ дѣлалъ пониженіе уровня малозамѣтнымъ.

Наиболѣе интересныя данныя получились въ Мешедесерѣ, гдѣ никакаго пониженія уровня моря не наблюдалось. Извѣстный на Каспійскомъ морѣ своимъ многолѣтнимъ плаваніемъ и наблюдательностью капитанъ Ливановъ высказалъ мнѣ свою увѣренность въ томъ, что, начиная отъ острова Чеченя и Мангишлака, спускается прямо на югъ по серединѣ моря теченіе, направляющееся на Мешедесеръ, вслѣдствіе чего здѣсь всегда бываетъ подъемъ воды. Но, повидимому, все же уровень воды въ рѣкахъ нѣсколько понизился.

Въ Астрабадскомъ заливѣ пониженіе уровня моря было замѣтно уже въ значительной степени и въ Бендеръ-Гизѣ оно дошло, какъ и въ другихъ мѣстахъ, до 2 фут.. Само собой разумѣется, вслѣдствіе этого получились отмели, но и глубина залива соотвѣтственно уменьшилась—повсемѣстно до Красноводска фута на 2.

Такимъ образомъ оказывается, что пониженіе уровня замѣтно приблизительно въ одинаковой степени какъ по восточному, такъ и по западному берегу моря: на южномъ же берегу пониженіе или вовсе не замѣтно или замѣтно очень мало на всемъ

пространствѣ къ востоку отъ Потемкинской косы.

Это обстоятельство довольно легко объясняется тѣмъ, что къ южному берегу съ одной стороны приливаетъ вода съ сѣвера, съ другой большое количество воды выносится въ море изъ рѣкъ, и оно, конечно ,является весьма благопріятнымъ для судоходства, такъ какъ глубина поддерживается болѣе или менѣе одинаково. Но и вообще персидское побережье по отношенію къ морю поставлено въ благопріятное положеніе: если представить себѣ болѣе или менѣе отдаленное будущее, когда Волга занесетъ сѣверную часть Каспійскаго моря, а Кура западную, то у береговъ Персіи останется еще довольно глубокое море и глубина здѣсь будетъ поддерживаться продолжительное время.

Въ заключеніе я хотѣлъ бы обратить вниманіе на одно обстоятельство, наблюденное мной на одной изъ старыхъ картъ: въ устьяхъ рѣки Бабуля показаны двѣ косы, западная и восточная—обращенныя другъ къ другу и отгораживающія небольшой заливчикъ, въ который впадала рѣка. Въ настоящее время этихъ косъ нѣтъ и слѣда. На Каспійскомъ морѣ работаетъ гидрографическая экспедиція было бы весьма важно, если бы она обратила вниманіе на указанное явленіе и выяснила, существуетъ-ли въ дѣйствительности указанное г. Ливановымъ теченіе съ сѣвера на югъ.

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Въ настоящемъ очеркѣ я изложилъ собранный мною матеріалъ о современномъ положеніи судоходства и морской торговли на персидскомъ побережьѣ, о торговлѣ нашей съ Персіей, въ частности о торговлѣ съ ней отдѣльныхъ нашихъ портовъ Каспійскаго моря, и условіяхъ, при которыхъ совершается товарообмѣнъ съ нашимъ сосѣдомъ.

Цифровыя данныя краснорѣчиво свидѣтельствуютъ, какое значеніе пріобрѣли для Персіи наша

торговля и судоходство и какого развитія достигла наша ввозная торговля въ Персію.

Весь достигнутый успѣхъ въ дѣлѣ развитія нашихъ торговыхъ сношеній съ Персіей долженъ быть главнымъ образомъ отнесенъ къ заслугамъ частной предпріимчивости. Мѣропріятія правительства въ этомъ отношеніи дали, при огромныхъ затратахъ капитала и труда, или ничтожные результаты, или въ иныхъ случаяхъ были и прямо вредны.

Послѣ моей поѣздки и доклада о ея результатахъ въ Обществѣ Судоходства, въ разныхъ ученыхъ обществахъ и клубахъ было сдѣлано не мало докладовъ, касающихся персидской торговли и, между прочимъ, докладъ нашего консула въ Бендеръ-Буширѣ г. Пассека. Такъ какъ докладчикъ принадлежитъ къ дипломатическому вѣдомству и давно работаетъ въ Персіи, то его указанія могутъ считаться довольно компетентными. И вотъ, заканчивая свой докладъ о нашей политикѣ въ Персіи и содѣйствіи развитію нашей торговли, онъ указалъ на полную разрозненность въ дѣйствіяхъ отдѣльныхъ вѣдомствъ въ Персіи и полное отсутствіе какого либо плана. Министерство иностранныхъ дѣлъ, содержащее миссію и 14 консульствъ, тратитъ огромныя средства и работаетъ само по себѣ, не поставляя другія вѣдомства о своихъ намѣреніяхъ въ извѣстность. Министерство финансовъ соревнуетъ съ нимъ въ огромности расходовъ и дѣйствуетъ также само по себѣ. Точно также дѣйствуютъ и министерство торговли и промышленности, военное и морское. Въ такой разрозненности дѣйствій и въ отсутствіи согласованности между вѣдомствами г. Пассекъ видитъ причину неуспѣха нашей политики въ Персіи.

Нельзя не согласиться, что причина, указанная г. Пассекомъ, несомнѣнно имѣетъ большое значеніе, но дѣло не въ одной только разрозненности, но главнымъ образомъ въ томъ, что во всѣхъ нашихъ мѣропріятіяхъ преобладаетъ искусственность,

бюрократическая фантазія и неразборчивость въ объектахъ содѣйствія.

Наши конкуренты въ Персіи въ своихъ мѣропріятіяхъ и дѣйствіяхъ руководствуются только однимъ соображеніемъ: они дѣлаютъ только то, что имъ полезно. Германія, когда строитъ Багдадскую дорогу и заручается отъ насъ обязательствомъ соединить ее съ Тегераномъ, ясно понимаетъ, чего она хочетъ, и имѣетъ въ виду только содѣйствіе нѣмецкимъ товарамъ къ завладѣнію персидскими рынками.

Точно также и англичане, когда вмѣшиваются въ дѣла Персіи и поощряютъ развитіе тамъ своего банковаго дѣла, тоже знаютъ, чего хотятъ, и добиваются лишь того, что можетъ содѣйствовать развитію англійской торговли и предпріятій. Такъ поступаютъ и остальныя державы, до Турціи включительно, и одни мы до сихъ поръ не знаемъ, чего мы хотимъ въ Персіи.

Всѣ остальныя державы руководствуются исключительно холоднымъ расчетомъ и ариѳметическими подсчетами, строго держась почвы практики; мы-же все не выходимъ изъ сферы экспериментовъ и маниловщины и, если прослѣдить за всѣми нашими дѣйствіями въ Персіи за послѣдніе 30 лѣтъ, кажется, ни разу мы не дѣлали даже и попытки руководствоваться выгодами русской торговли и предпріимчивости.

Такъ, наши предприниматели, поддерживаемые правительствомъ, получали отъ Персіи концессіи на постройки желѣзныхъ дорогъ, а затѣмъ оказывалось, что эти дороги для насъ или не нужны или вредны, и концессіи бросались. До сихъ поръ еще у насъ не установилось опредѣленнаго взгляда, какія дороги мы должны строить для собственныхъ интересовъ, и больше всего насъ занимаютъ тѣ, которыя выстроить было бы весьма любезно съ нашей стороны для нашихъ конкурентовъ, но губительно для нашихъ интересовъ.

Вмѣсто сколько нибудь опредѣленныхъ и об-

думанныхъ мѣръ для содѣйствія нашей торговли, мы видимъ акты, совершенно случайные. Одно время насъ одолѣлъ какой-то пароксизмъ активныхъ операцій въ предѣлахъ Персіи: мы добились концессій на постройку шоссейныхъ дорогъ и Энзелійскаго порта, для чего-то прикрывшись именемъ Полякова, но наиболѣе нужной намъ дороги изъ Астары въ Тавризъ мы и не замѣтили, да кстати сказать и портъ и шоссе построили плохо. Тогда же для содѣйствія нашей торговлѣ мы открыли дѣйствія Персидскаго учетно-ссуднаго банка—отдѣленія нашего государственнаго—и затратили огромныя суммы на постройку для него зданій и на его операціи, но, что долженъ дѣлать банкъ, мы не выяснили, и въ то время, какъ англійскій банкъ оказываетъ самую активную помощь англійскимъ торговымъ людямъ и предпріятіямъ—нашъ банкъ задался цѣлью прежде всего импонировать персидскому воображенію и затѣмъ доказать персамъ, что они могутъ получить отъ него денегъ сколько угодно. Пріемы для этого были примѣнены совершенно своеобразные и даже въ Персіи невиданные. Напримѣръ, согласно обычаю, когда шахъ выѣзжаетъ въ городъ, впереди ѣдетъ чиновникъ съ мѣшкомъ мѣдной мелкой монеты—шаевъ (около 1,, коп. На наши деньги)—и разбрасываетъ ее народу. Управляющій нашимъ банкомъ задался цѣлью перещеголять шаха и поэтому, при его выѣздѣ въ городъ, впереди ѣхалъ джигитъ съ мѣшкомъ уже серебряныхъ монетъ, крановъ—около 18 коп. наши деньги—и пригоршнями разбрасывалъ ихъ направо и налѣво съ завиднымъ усердіемъ. Сколько десятковъ тысячъ рублей было такъ выкинуто буквально на улицу, и самъ банкъ сосчитать не могъ.

Слѣдуя той же политикѣ, вмѣсто помощи русской торговлѣ, банкъ любезно разбросалъ свои деньги всѣмъ желающимъ изъ персовъ и снабдилъ всѣхъ, кому только было не лѣнь взять, товарами въ кредитъ. Поэтому, въ то время какъ англійскій банкъ помогъ англичанамъ водвориться въ

Персіи, нашъ зарѣзалъ русскую торговлю, вытѣснилъ нашихъ фабрикантовъ изъ Персіи и увеличилъ долгъ Персіи намъ, по крайней мѣрѣ, на 25 милліоновъ руб. Если продолжить скорбную лѣтопись нашихъ экспериментовъ въ Персіи, то получится сводка—всему міру на удивленіе.

Не удивительно, что и результаты получились такіе, какіе съ гражданскимъ мужествомъ указалъ нашъ консулъ г. Пассекъ, когда говорилъ, что, тратя ежегодно огромныя суммы, мы сами не знаемъ, что дѣлаемъ и чего хотимъ, и, пожалуй, тратимъ столько, что, если мы откажемся отъ содѣйствія нашей торговлѣ, то будемъ только въ барышахъ. Дѣйствительно, мы не только повидимому не знаемъ, чего хотимъ, но часто даже и не даемъ себѣ отчета, что мы дѣлаемъ, примѣромъ чему можетъ служить то, что, для того, чтобы заставить персидскій товаръ идти кружнымъ путемъ къ Каспійскому морю черезъ Джульфу и Тифлисъ казна приплачиваетъ ежегодно довольно крупную сумму, и что теперь все настойчивѣе раздаются совѣты разныхъ радѣтелей открыть транзитъ для западно-европейскихъ товаровъ въ Персію черезъ Закавказье.

Не удивительно, что при нашей системѣ, имѣя даже цѣлый легіонъ дипломатическихъ представителей въ Персіи, мы никогда не можемъ въ ихъ лицѣ встрѣтить защиту нашихъ интересовъ и защиту нашихъ подданныхъ.

По всей справедливости можно сказать, что, если наше судоходство и торговля получили развитіе, то не столько благодаря нашимъ мѣропріятіямъ, сколько вопреки принимавшимся мѣрамъ, и только благодаря настойчивости, съ которой наши предприниматели старались побороть создаваемыя имъ препятствія.

Въ настоящее время мы вступаемъ въ критическій періодъ: дальнѣйшее продолженіе нашей системы политическихъ и экономическихъ ошибокъ можетъ привести къ тому, что мы будемъ выстав-

лены изъ Персіи, какъ мы, кажется, выставлены отовсюду, и поэтому необходимо ее оставить и положить въ основу нашихъ мѣропріятій принципъ дѣствительнаго практическаго содѣйствія тому только, что намъ полезно.

Для этого прежде всего необходимо, чтобы представители вѣдомствъ оставили свои стремленія направлять жизненные пути согласно своимъ соображеніямъ: жизнь лучше, чѣмъ кто либо, даетъ имъ направленіе, и частная предпріимчивость, приспосабливаясь къ новымъ условіямъ, идетъ впереди всякихъ вѣдомственныхъ соображеній. Поэтому и представителямъ ихъ надо присматриваться какъ можно ближе къ путямъ, пробиваемымъ частной предпріимчивостью, и поставить себѣ задачей облегчать ей задачу и устранять возникающія на ея пути препятствія. Если эта система будетъ принята, то тогда не можетъ произойти такого парадоксальнаго явленія, чтобы банкъ, назначенный въ помощь фабрикантамъ, заставилъ бы ихъ прекратить свои операціи.

Съ положеніемъ нашей торговли и судоходства въ персидскихъ портахъ связаны большіе экономическіе и промышленные интересы не только побережья Каспійскаго моря, но всего нашего центральнаго фабричнаго района. Поэтому, и въ первую очередь, должно быть поставлно удовлетвореніе интересовъ нашей морской торговли съ Персіей на Каспійскомъ морѣ. Въ своемъ мѣстѣ было подробно указано, что надо сдѣлать, и поэтому здѣсь мы перечислимъ только указанное нами при разсмотрѣніи каждаго отдѣльнаго вопроса вкратцѣ.

I. Для непосредственнаго содѣйствія судоходству необходимо:

1) оборудовать маячную часть на персидскомъ побережьѣ;

2) улучшить Энзелійскій портъ и причалъ въ Бендеръ-Гязѣ и устроить портъ въ Мешедесерѣ;

3) улучшить условія погрузки товаровъ въ нашихъ портахъ;

4) переработать персидскія правила, таможенныя и для судоходства.

II. Для облегченія и направленія грузового движенія къ каспійскимъ портамъ необходимо проложить шоссейныя и желѣзныя дороги отъ портовъ Персіи къ главнымъ пропромышленнымъ центрамъ страны.

III. Необходимо измѣнить примѣнявшуюся до сихъ поръ систему мѣропріятій по содѣйствію и развитію нашей торговли въ Персіи и въ основу ихъ положить практическое содѣйствіе, установивъ согласованіе въ дѣйствіяхъ отдѣльныхъ вѣдомствъ.

Наше географическое положеніе создаетъ для насъ такія благопріятныя условія, которыя даютъ намъ всѣ преимущества передъ нашими конкурентами. Если только наши мѣропріятія не будутъ ихъ парализовать, то одно это уже дастъ большой толчокъ къ дальнѣйшему развитію нашей торговли съ Персіей

Н. Шавровъ.

A.Q. ... Marks firea ... Центр. ... кабинет БК. АКП (б)

63.3(5Aze)
Ш - 14